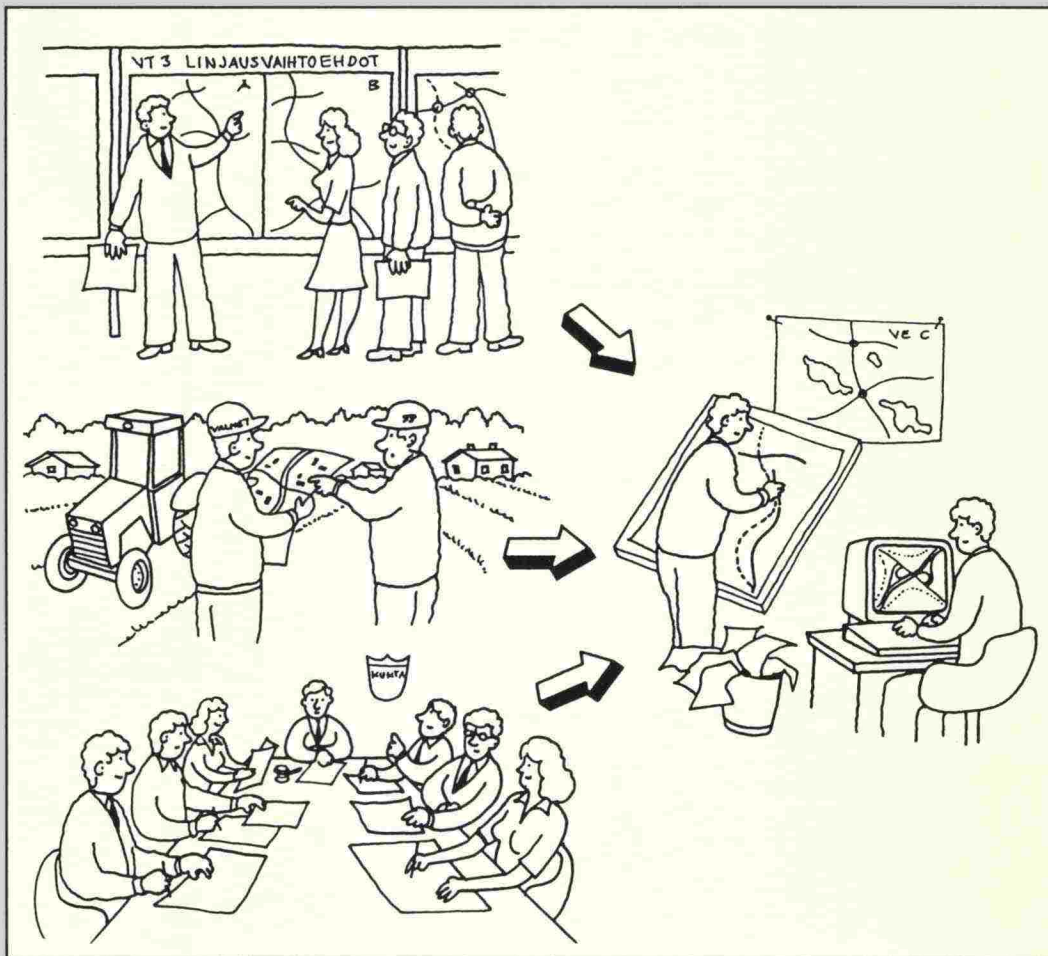




Tielaitos

Tielaitos
TIEL/20
VALTATIE 3, VUOROPUHELUN A
RVIOINTI
03.11.1993 KK 21
Asian tun:261/93/20/TIEL
Ark=KK Säil=20 Tärk=
Liite 1/1

Valtatie 3, vuoropuhelun arviointi



Tielaitoksen
selvityksiä

55/1993

Helsinki 1993

Kehittämiskeskus

Tielaitoksen selvityksiä
55/1993

Valtatie 3, vuoropuhelun arviointi

Tielaitos
Kehittämiskeskus

Helsinki 1993

ISSN 0788-3722
ISBN 951-47-8101-5
TIEL 3200180
Painatuskeskus Oy
Helsinki 1993

Julkaisua myy:
Tielaitos, hallinnon palvelukeskus,
painotuotemyynti
Telefax (90) 1487 2652

Tielaitos
Opastinsilta 12 A
PL 33
00521 HELSINKI
Puh. vaihde (90) 148 721

Aiheluokka 05, 30

Asiasanat Arviointi, asenteet, osallistuminen, suunnitteluprosessi, ympäristövaikutusten arviointi

Tiivistelmä

Valtatie 3, vuoropuhelun arviointi - projektissa selvitettiin tieosuuden Toijala - Kulju yleissuunnitteluun osallistuneiden tahojen suhtautumista käytyyn vuoropuheluun. Selvitystä varten haastateltiin 21 yleissuunnitteluun osallistunutta henkilöä. Haastatellut olivat tyytyväisiä yleissuunnittelun aikana käytyyn vuoropuheluun. Vuoropuhelua pidettiin välttämättömänä suurissa tiehankkeissa ja sitä toivottiin myös pienempiin hankkeisiin. Vuoropuhelu on yllättänyt avoimuudellaan ja informaatiota on jaettu riittävästi. Myös virkamiehet totesivat, että kysymyksessä on kannatettava suunnittelujärjestelmän kehittämisen suunta. Kritiikkiä tuli kuntien sisäisestä tiedonkulusta, päätöksenteosta, suunnitelman havainnollistamisesta, tavoitteiden asettelusta, luottamusmiesten osallistumattomuudesta yleisötilaisuuksiin ja vuoropuhelun tulosten raportoinnista sekä vuoropuhelun merkityksestä päätöksenteossa. Hankkeen tiedotuslehteä toivottiin kehitettävän keskustelempaan suuntaan ja palautteen käsittely haluttiin tiiviimmäksi osaksi suunnittelua.

Sammanfattning

I utvärderingen av samråd i projekteringen av riksväg 3 utreddes hur deltagarna i översiktsplaneringen för sträckan Toijala - Kulju upplevt samrådsprocessen, som förverkligades som en dialog med medborgarna (Citizen Participation). Tjugoen personer intervjuades. De intervjuade var nöjda med dialogen och ansåg den vara nödvändig i större projekt. Den borde också föras i mindre projekt. Dialogen har varit överraskande öppen. Informationsmängden har varit tillräcklig. Också tjänstemännen ansåg det vara värt att utveckla planeringen i denna riktning. Kritik framfördes om den interna kommunikationen i kommunerna, beslutsgången, sättet att visualisera projektet, målsättningen, förtroendevaldas frånvaro på allmänna möten, sättet att rapportera dialogens resultat och dialogens roll i beslut. I projektet utgavs en informationstidning; tidningen borde ge mera plats för diskussion. Behandlingen av framförda synpunkter borde kopplas närmare till projekteringen.

 Sisältö

<u>1. HANKE</u>	<u>9</u>
1.1 Suunnittelun taustaa	9
1.2 Yleissuunnittelun lähtökohdat, tavoitteet ja tehtävänanto	10
1.3 Suunnittelun organisointi	14
<u>2. HAASTATTELUT</u>	<u>15</u>
<u>3. VUOROPUHELUPROSESSI</u>	<u>17</u>
3.1 Vuoropuhelun taustaa	17
3.2 Arviot aiemman suunnittelun vaikutuksista	19
3.3 Vuoropuhelu kolmostien yleissuunnittelussa	20
3.4 Arviot projektiorganisaatiosta	24
3.5 Sidosryhmien määrittäminen ja hankkeeseen osallistuminen	26
3.6 Konsultin ja tilaajan rooli vuoropuhelussa	27
3.7 Julkisen sanan rooli	30
3.8 Päätöksentekotilanteet	31
3.9 Vaikutusselvitysten merkitys hankkeessa	32
3.10 Ympäristövaikutusten arviointi kolmostien suunnittelussa- periaatteellinen YVA	33
<u>4. SUUNNITTELIJAN ROOLI</u>	<u>35</u>
4.1 Eri suunnittelijoiden rooli vuoropuhelussa ja suunnitteli- joiden vaikutus vuoropuheluprosessiin	35
4.2 Miten vuoropuhelu ja YVA ovat vaikuttaneet suunnittelijan työhön ?	36
<u>5. VUOROPUHELUN VAIKUTUKSET SUUNNITTELUUN</u>	<u>39</u>
5.1 Miten eri sidosryhmät ovat antaneet palautettaan	39
5.2 Eri sidosryhmien kannanottojen vaikutukset suunnitteluun	39
5.3 Miten palaute on parantanut suunnitelman laatua	40
5.4 Vuorovaikutteisen suunnittelun edut ja haitat	41
5.5 Vuoropuhelun kustannukset	43
5.6 Vuoropuhelussa käytettyjen tekniikkojen vaikutus osallistu- miseen	43
5.7 Suunnittelua koskeva ja yleinen liikennepoliittinen keskus- telu	44
<u>6. VUOROPUHELUN JA YVAN KEHITTÄMIS- MAHDOLLISUUDET</u>	<u>47</u>
6.1 Kehittämistä vaativat asiat	47
6.2 Miten vuoropuhelu ja ympäristövaikutusten arviointi palvelevat parhaiten toisiaan	48
6.3 Vuoropuhelu eri suunnitteluvaiheissa	50

7. TIESUUNNITTELUVAIHEEN VUOROPUHELUOHJELMA	53
LÄHDELUETTELO	55
LIITE 1	56
LIITE 2	57
LIITE 3.	68

ESIPUHE

Valtatien 3 (välillä Toijala - Kulju) yleissuunnittelu on ensimmäisiä tiesuunnittelu- ja vuoropuheluprojekteja maassamme, jossa on toteutettu laaja vuoropuheluohjelma ja sovellettu osittain ympäristövaikutusten arvioinnista annettua lakiehdotusta.

Vuoropuhelu (Citizen Participation) on kaksisuuntaista kanssakäymistä sidosryhmien, konsulttien ja hankkeen tilaajan välillä. Vuoropuhelun tarkoituksena on lisätä sidosryhmien tietoisuutta hankkeesta, tuoda julki erilaiset mielipiteet ja löytää mahdollisimman monia tyydyttävä ratkaisu.

Tielaitos on teettänyt muutamia vuoropuhelua koskevia selvityksiä; nyt haluttiin selvittää vuoropuhelun onnistumista projektin sisältäpäin. Näin ollen kehittämiskeskus tilasi Vt 3 yleissuunnitelman tehneeltä Viatekilta selvityksen Valtatien 3 vuoropuheesta.

Selvityksen tavoitteena on analysoida konkreettisella tavalla vuoropuhelun ja ympäristövaikutusten arvioinnin merkitystä suunnittelussa. Selvitys on samalla osa vuoropuheluprosessia. Keskeisiä tarkastelunäkökulmia ovat vuoropuhelu prosessina, suunnittelijan näkökulma, miten vuoropuhelu on todellisuudessa vaikuttanut suunnitteluun ja mitkä ovat prosessin kehittämismahdollisuudet. Selvitystä varten haastateltiin 21 yleissuunnitteluun osallistunutta henkilöä.

Selvitys sisältää hankkeen lähtökohtien ja edellisten suunnitteluvaiheiden tarkastelun. Haastattelujen perustella analysoidaan hankkeen vuoropuhelun onnistumista, jonka jälkeen esitetään vuoropuhelun kehittämismahdollisuuksia sekä tiesuunnittelun vuoropuheluohjelma.

Tämä selvitys on tehty Viatekin Tampereen ja Tapiolan toimistoissa. Työn ovat tehneet FM *Tarja-Leena Salonen* ja FM *Tuija Halonen* ja työtä ovat ohjanneet Arkk. *Anders HH Jansson* ja VTM *Terttu Pohjanoksa* tielaitoksesta. Viatekin alikonsulttina on toiminut Yht.lis. *Ari Ylönen* Tampereen yliopiston yhteiskuntatieteiden tutkimuslaitokselta.

Syyskuu 1993

Tielaitos

Kehittämiskeskus

1. HANKE

1.1 Suunnittelun taustaa

Valtatietä 3 Hämeenlinna - Tampere moottoritietä koskevia "selvityksiä on tehty liki yhtäjaksoisesti vuodesta 1985 lähtien. Eri suunnitteluvaiheet muodostavat mielenkiintoisen koko-naisuuden, joka sisältää selvityksiä moottoritien vaikutuksista, valinnoista ja päätöksenteon perusteluista. Niissä kuvastuu myös tielaitoksen suunnittelujärjestelmän muutokset ja vaikutustarkastelujen sisällön kehittymisen. Myös eri tahojen mielipiteet ja kannat ovat muuttuneet ja saaneet uusia painotuksia. Tehtyjen selvitysten puutteet ovat myös paljastuneet. Ennen kaikkea asia on ollut vaikea ja päätöksenteko hidasta." /1/

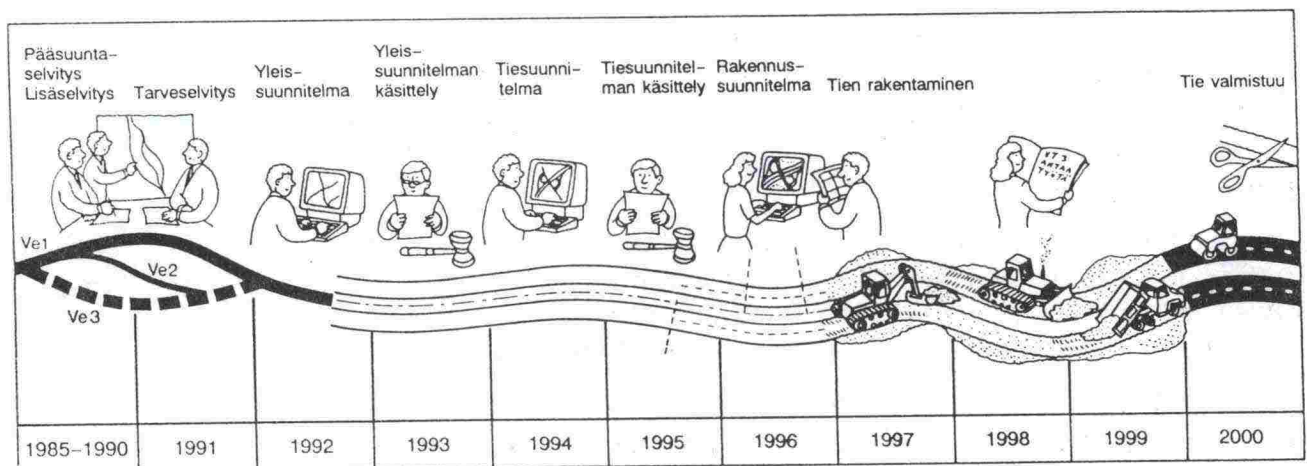
Pääsuuntaselvitys 1985 - 88

Pääsuuntaselvityksessä 1988 esitettiin valtatielle 3 linjaus Hämeenlinnasta Kuljuun. Esillä oli sekä Valkeakosken että Toijalan kautta kulkevia linjoja. Liikenneministeriön kannanoton (kirje 31.1.1989) mukaisesti päätettiin valtatie linjasta Hämeenlinnasta Iittalaan, mutta Iittalasta Kuljuun päätettiin tehdä lisäselvityksiä.

Lisäselvitys 1989

Lisäselvityksessä 1989 tutkittiin kolme linjausta: Valkeakosken linjaus sekä Liponselän länsipuolinen ja itäpuolinen linjaus. Lausuntojen ja liikenneministeriön kannanoton (kirje 15.5.1990) perusteella tiehallitus päätti 28.5.1990 että,

- Valkeakosken linjasta luovutaan merkittävien ympäristövaikutusten vuoksi
- Liponselän itäpuolinen linja valitaan jatkosuunnittelun pohjaksi.
- Moottoritieosuudesta Iittala - Kulju laaditaan vielä tarveselvitys.



Kuva 1. Suunnittelun eteneminen [2/

Tarveselvitys 1991

Tarveselvityksessä tutkittiin Iittala - Kulju - moottoritien liikenne- ja yhteiskuntataloudellista kannattavuutta sekä ympäristövaikutuksia verrattuna valtatieparantamiseen nykyisellä paikallaan. Tarveselvityksen, pääsuunnitelman, lisäselvityksen ja saatujen lausuntojen perusteella liikenne- ja ministeriö antoi hankepäättökseen 30.6.1992. Sen mukaan

- moottoritien rakentaminen Iittalasta Kuljuun tulee tarpeelliseksi, kun nykyisellä tiellä liikennemäärä ylittää 12 000 ajoneuvoa vuorokaudessa ja uudelle moottoritielle siirtyvän liikenteen arvioidaan olevan yli 10 000 ajoneuvoa vuorokaudessa.
- Moottoritie suunnitellaan Liponselän itäisen linjan mukaan.
- Hanke tulee osoittaa yhteiskuntataloudellisesti kannattavaksi.
- Valtatieparantamista nykyisellä paikalla ei pidetä riittävänä pitkän tähtäyksen toimenpiteenä.

Näissä suunnitteluvaiheissa käytiin keskusteluja ainoastaan alueen kuntien virkamiesten ja luottamusmiesten ja suunnittelijoiden sekä projektin tilaajan kesken.

Alueen asukkaat ja muut sidosryhmät ovat saaneet tietoa suunnittelun etenemisestä lähinnä tiedotusvälineiden kautta. Maanomistajien kuuleminen on ollut vähäistä. Maanomistajia on lähestytty heidän rakennus- ja poikkeuslupa-anomustensa johdosta.

1.2 Yleissuunnittelun lähtökohdat, tavoitteet ja tehtävänanto

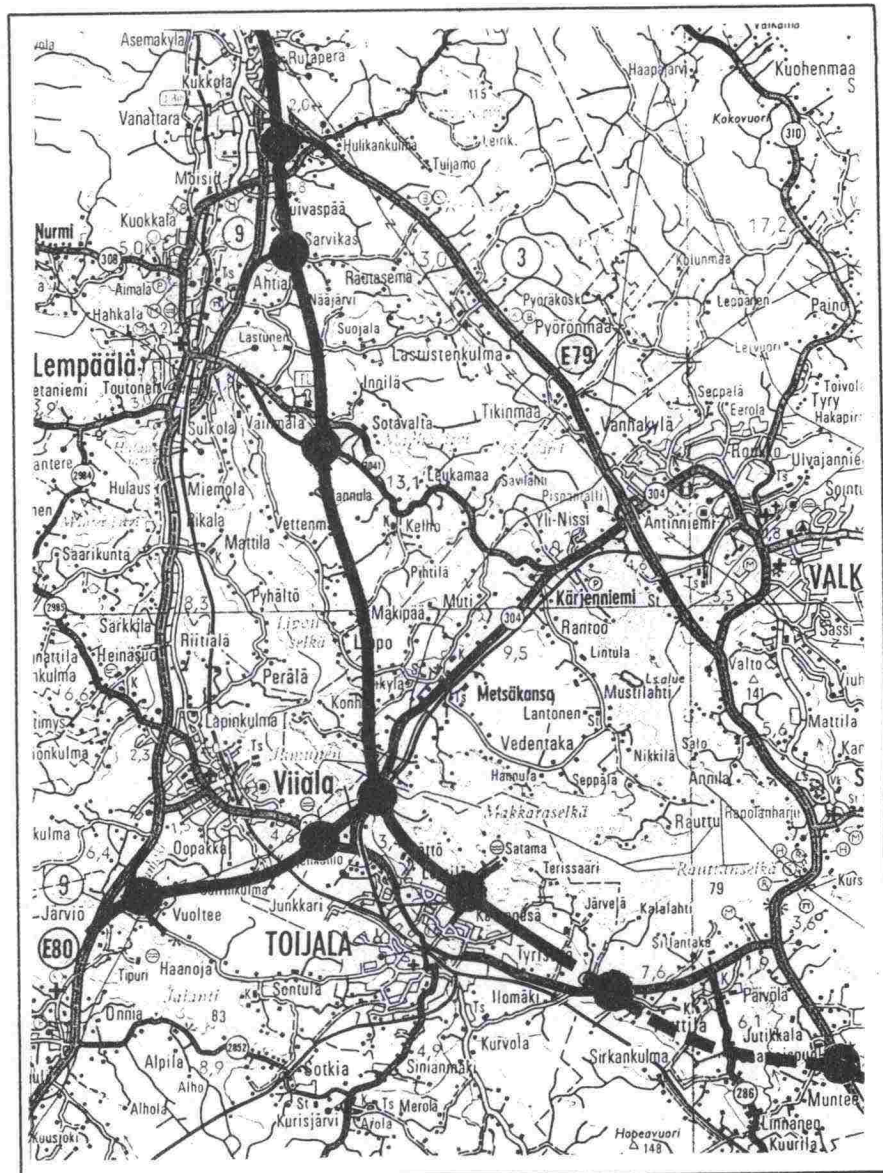
Valtatien 3 yleissuunnitelma tehtiin helmikuun 1992 ja maaliskuun 1993 välisenä aikana.

Yleissuunnitelman on laatinut Viatek, joka on käyttänyt alikonsultteinaan Siltatekniikkaa ja Suomen Akustiikkakeskusta. Suunnitelma on tehty Viatekin Tapiolan ja Tampereen toimistojen yhteistyönä.

Suunnitteluala sijaitsee Tampereen kaupunkialueen eteläpuolella viiden kunnan alueella. Pohjoisessa suunnitteluala ulottuu Lempäälän kuntaan, etelässä Toijalan kaupunkiin, lännessä Kylmäkosken kuntaan, luoteessa Viialan kuntaan ja idässä Valkeakosken kaupunkiin. Suunnitellun moottoritieosuuden pituus on noin 25 km.

Yleissuunnitelman tarkoituksena oli konkretisoida väyläkäytävä tarveselvityksen Liponselän itäpuolisen vaihtoehdon pohjalta ja selvittää väylän vaikutukset. Aikaisemmissa suunnitteluvaiheissa keskityttiin hankkeen edellytysten selvittämiseen ja pääsuunnan valitsemiseen.

Yleissuunnitelma tuli lisäksi tehdä yhteistyössä alueen asukkaiden ja muiden sidosryhmien kanssa. Lähtökohdaksi asetettiin se, että vuoropuhelu ohjaa suunnittelua; vuoropuhelu käynnistettiin heti suunnitteluvaiheen alussa ja tielinjojen geometrinen suunnittelu alkoi kolme kuukautta myöhemmin.



Kuva 2. Suunnittelualue ja tienlinjaus [2]

Uutta yleissuunnittelussa oli myös tavallista perusteellisempi ympäristövaikutusten selvittäminen. Työssä noudatettiin tielaitoksen arviointimenetelyä koskevan ohjeen alustavaa versiota vuodelta 1991 ja hankkeesta laadittiin arviointiselostus. Ympäristövaikutusten arviointi ja vuoropuhelu ovat täydentäneet toisiaan ja molemmissa on käytetty osin samoja lähtötietoja.

Työn tavoitteena oli tehdä hyvä yleissuunnitelma ennalta määritellyn maastokäytävään sovitussa aikataulussa. Lisäksi työlle määriteltiin valtakunnallisia, seudullisia ja paikallisia tavoitteita. Seudulliset tavoitteet jaettiin vielä aluerakenteeseen, liikenteeseen, tienpitoon ja -rakentamiseen sekä tieympäristöön liittyviin tavoitteisiin.

1. VALTAKUNNALLISET TAVOITTEET

Tampere - Helsinki nauhataajamarakenteen tukeminen -
toimivan tieyhteyden toteuttaminen pääkaupunkiseudun
ja Tampereen välillä
kestävän kehityksen periaatteiden noudattaminen

2. SEUDULLISET TAVOITTEET

2.1 ALUERAKENNE

aluerakenteen tasapainoinen kehittäminen
Pirkanmaan sisämaasijainnista aiheutuvien kuljetuskustannusten vähentäminen
seutukaavan periaateratkaisujen tukeminen
Viialan ja Toijalan kuntien yhteistoimintamahdollisuuksien turvaaminen vt9 tiejärjestelyjen
yhteydessä

2.2 LIIKENNE

nopeat, lyhyet ja ruuhkattomat reitit
sujuvat joukkoliikenneyhteydet
liikenneturvallisuuden parantaminen
vesiliikenneväylien säilyttäminen ja kulkukelpoisuuden turvaaminen

2.3 TIENPITO JA -RAKENTAMINEN

järkevästi kuormittunut ja kunnossa pidettävä liikenneverkko
rakennusaikaisten haittojen minimointi

2.4 TIEYMPÄRISTÖ

mahdollisimman paljon vaihtelevia, kauniita maisemia ja näkymiä

3. PAIKALLISET TAVOITTEET

3.1 KUNTIEN MAANKÄYTTÖ

uusien maankäyttömahdollisuuksien avautuminen
kaavojen toteutumisen edistäminen
mahdollisimman vähän kaavamuutoksia
yhdyskuntarakenteen eheyden tukeminen
maa-alueitten pirstomisen välttäminen

3.2 LIIKENNE

hyvien kulkuyhteyksien turvaaminen
sujuvien ja jatkuvien kevyen liikenteen yhteyksien turvaaminen ja muodostaminen

3.3 ASUMINEN

viihtyisän ja eheän asuinympäristön säilyttäminen ja tukeminen
vähän estevaikutuksia ja käyttörajoituksia
rakennuskieltojen poistaminen

3.4 ELINKEINOT

kulkuyhteyksien parantaminen
kaavoitettuja alueita hyvien kulkuyhteyksien varrella

3.5 MAA- JA METSÄTALOUS

mahdollisimman vähän pirstottuja peltoalueita
suurten, yhtenäisten ja elinkelpoisten maatilojen säilyttäminen
yhtenäisten metsäalueiden säilyttäminen

3.6 MATKAILU, LOMA-ASUTUS JA VIRKISTYS

matkailuun liittyvien palvelujen saavutettavuuden turvaaminen
loma-asutukselle aiheutuvien haittojen minimointi
virkistysalueiden säilyttäminen ja niiden virkistysarvojen turvaaminen
virkistysreittien jatkuvuuden turvaaminen

1. HANKE

3.7 POHJA- JA PINTAVEDET

pohjavesien laadun ja tason säilyttäminen
mahdollisimman pieni vaarallisten aineiden kuljetusten onnettomuusriski
vesistöjen ja soiden luonnontilan säilyttäminen

3.8 ENERGIAN JA LUONNONVAROJEN KÄYTTÖ

mahdollisimman pieni energiankulutus
säästeliäs maa-ainesten käyttö

3.9 LUONNONSUOJELU

geologialtaan, eläimistöltään ja/tai kasvillisuudeltaan arvoikkaiden kohteiden säilyttäminen
uhanalaisten lajien elinolojen turvaaminen
ekosysteemien säilyttäminen
eläimistön reviirin, pesimäalueiden ja luontaisten kulkureittien säilyttäminen

3.10 MAISEMA- JA KULTTUURIPERINNÖN SUOJELU

arvoikkaiden maisemakokonaisuuksien sekä laki-, harju- ja laaksoalueiden säilyttäminen
mahdollisimman muuttumattomana
kulttuurihistoriallisesti arvoikkaiden kohteiden säilyttäminen

3.11 ILMANSUOJELU JA MELUNTORJUNTA

melu- ja pakokaasuhaittojen minimointi
liikenteen melulle herkkien kohteiden ja alueiden suojaaminen tarvittavassa laajuudessa

3.12 RAKENNUKSET JA RAKENTEET

olemassa olevien rakennusten ja laitteiden säilyttäminen

4. ERITYISTAVOITTEET**4.1 LEMPÄÄLÄ**

Lempäälän liikenneyhteyksien parantaminen
Lempäälän nauhataajamarakenteen tukeminen
Marjamäentien teollisuusalueen kehittämisedellytysten edistäminen
arvoikkaiden peltoalueiden säilyttäminen
Innilän ulkoilualueen virkistysarvon turvaaminen
Vaihtalan nykyisen maankäytön säilyttäminen ja pohjaveden laadun turvaaminen
Myllyojan ja Lastusten alueen suojeluarvojen turvaaminen
Ahtianjärven maankäyttömahdollisuuksien säilyminen

4.2 VALKEAKOSKI

Metsäkansan ja Konhon kylien yhtenäisyyden säilyttäminen
lomaa-asutukselle aiheutuvien haittojen minimointi
Valkeakosken joustava kytkeminen 3- ja 9-teihin

4.3 TOIJALA

Rätön, Taivallahden ja Terisjärven suojeluarvojen turvaaminen
Jumussenniemen luonnonsuojeluarvojen säilyttäminen
virkistysreittien jatkuvuuden turvaaminen Rätön, Nahkialan ja Tarttilan alueilla
Nahkialanvuoren virkistysarvon turvaaminen
Rätön ja Tarttilan kulttuurimaisema-alueiden säilyttäminen
Toijalan joustava kytkeminen 3-tiehen
nykyisen kaatopaikan säilyttäminen

4.4 VIALA

maankäyttösuunnitelmien toteutuminen
virkistysreittien jatkuvuuden turvaaminen Vialassa
sujuvien yhteyksien turvaaminen Tampereen suuntaan, vt 9:n säilyttäminen korkealuokkaisena tienä
nykyisen kaatopaikan säilyttäminen
Jumussenniemen luonnonsuojeluarvojen säilyttäminen
Tolvilan pohjavesialueen veden laadun turvaaminen

4.5 KYLMÄKOSKI

Järviön kylän kulttuurimaiseman säilyttäminen
ympäristökohteena arvokkaan Vähäjärven suojeluarvojen turvaaminen

Tavoitteet on esitelty sivujen 12 ja 13 taulukossa. Tehty yleissuunnitelma täyttää osan sille asetetuista valtakunnallisista tavoitteista: tie tukee Tampere - Helsinki nauhataajamarakennetta ja toteuttaa toimivan tieyhteyden pääkaupunkiseudun ja Tampereen välillä.

Kolmas valtakunnallinen tavoite, kestävän kehityksen periaatteiden noudattaminen jää osittain saavuttamatta: tie luo uuden maastokäytävän ja lisää todennäköisesti liikennettä. Uusi valtatie saattaa hajoittaa nykyistä taajamarakennetta.

Seudullisista tavoitteista täyttyvät aluerakenteelle ja liikenteelle asetetut tavoitteet, mutta tienpidolle ja -rakentamiselle sekä tieympäristölle asetetut tavoitteet eivät täysin toteudu. Tien rakentaminen tulee aiheuttamaan haittoja ja tie sijoittuu maisemallisesti varsin yksitoikkoiseen maastoon.

Paikalliset tavoitteet täyttyvät pääosin, vaikka tiellä on kielteisiä vaikutuksia esim. maisemaan ja muutamiin virkistysalueisiin. Tien alle jää taloja ja muita rakennuksia sekä peltoa että metsää, mikä merkitsee sitä, että ihmiset joutuvat muuttamaan tai luopumaan elinkeinostaan tai lomasuunnostaan. Tien välittömässä läheisyydessä olevien suojelukohteiden arvo vähenee (Tarttila, Rättö, Sarvikas ja Terisjärvi). Tiellä on myös vaikutuksia alueen elämistöön ja kasvillisuuteen.

1.3 Suunnittelun organisointi

Suunnittelutyö on tehty Hämeen tiepiirin johdolla. Suunnittelutyötä ohjaamaan perustettiin hankeryhmä, jossa on ollut tiepiirin ja konsultin edustajien lisäksi alueen kuntien, Pirkanmaan liiton ja Tampereen vesi- ja ympäristöpiirin edustajat.

Hankeryhmän pöytäkirjakakelussa on ollut mukana Tampereen ratakeskus ja Museovirasto. Ympäristöministeriön ja tielaitoksen keskushallinnon edustajien kanssa on pidetty kokouksia, joissa on kuultu heidän mielipiteitään ehdotetuista suunnitelmaratkaisuista.

Samaan aikaan yleissuunnittelun kanssa kolmessa suunnittelualueen kunnassa oli meneillään yleiskaavatyö ja näissä kunnissa tehtiin myös tieverkkosuunnitelmaa. Jo tämä aiheutti neuvotteluille ja yhteydenotoille lisävaatimuksia.

2. HAASTATTELUT

Tätä selvitystä varten haastateltiin 21 henkilöä, jotka olivat joko suunnittelua ohjanneen hankeryhmän jäseniä, suunnittelijoita, Hämeen tiepiirin edustajia, luottamusmiehiä, ympäristöviranomaisia, kuntien virkamiehiä tai yhdistysten edustajia. Kaikki haastateltavat olivat osallistuneet tavalla tai toisella suunnitteluprosessiin.

Haastattelujen tarkoituksena oli saada selville mitä mieltä suunnitteluun osallistuneet tahot ovat yleissuunnittelun osana toteutetusta vuoropuhelusta, mitä ongelmia esiintyi, mitä tulisi tehdä toisin jatkossa jne. Haastatteluissa saatu palaute on myös käytetty hyväksi tämän selvityksen osana olevan tiesuunnitteluvaiheen vuoropuheluohjelmaa laadittaessa.

Haastattelut tehtiin ns. teema-haastatteluina, joissa on oleellista, että haastattelu myötäilee haastatellun tapaa jäsentää tutkittua asiaa. Haastatteli ei määrää tilannetta eikä jäsennä valmiiksi vastausvaihtoehtoja. Siksi haastattelun suunnittelussa teemat ovat tärkeämpiä kuin yksittäiset kysymykset. Haastatteluissa on kuitenkin pyrittävä johdonmukaisuuteen, eli kaikki asiat käydään läpi kaikkien kanssa, vaikkakin ehkä eri järjestyksessä ja eri asiayhteyksissä. Kysymykset voisivat olla kaikille samat, jos ne luontuisivat tilanteeseen. Haastattelut käsittelivät teemoja:

- vuoropuhelu kolmostien suunnittelussa
- vuoropuhelu eri suunnitteluvaiheissa
- yhteistyö
- päätöksenteko
- suunnittelijan rooli vuoropuhelussa / vuoropuhelun vaikutukset suunnitteluun
- ympäristövaikutusten arviointi kolmostien suunnittelussa
- asukkaiden osallistuminen / kansalaisten vaikutusmahdollisuudet vuoropuhelussa käytetyt menetelmät
- vuoropuhelun kehittäminen

Haastatteluihin valittiin tietoisesti henkilöitä, joilla on ollut keskeinen rooli projektissa. Heillä on ollut asemansa tai edustamansa ryhmän kautta vaikutusmahdollisuuksia, ammattitaitoa ja erilaisia luottamustehtäviä. Haastateltavat edustivat erilaisia näkökulmia ja asenteita projektin suhteen. Näin pyrittiin saamaan mahdollisimman monipuolinen kuva projektista siihen keskeisesti osallistuneiden henkilöiden näkökulmasta.

Kaikki haastatellut ovat suhtautuneet haastattelutilanteeseen vakavasti. Haastattelu on antanut haastatelluille henkilöille mahdollisuuden saada lisää tietoa hankkeen suunnittelusta sekä saada sanoa mielipiteensä. Haastattelu on myös antanut mahdollisuuden oppia uutta varsinkin vuoropuheluun liittyen. Haastatteli on saanut runsaasti tietoa haastatteluista ja hän on saanut nopeasti palautetta projektin onnistumisesta.

Haastattelut ovat osa valtatie 3 yhteydessä tehtyä vuoropuhelua. Haastateluista on huomattava sellainen erityispiirre, että useat haastatellut ovat analysoineet omaa toimintaansa, sen mielekkyyttä ja menestyksellisyyttä. Useinhan haastatellaan henkilöitä, jotka katsovat jotain asiaa ulkoapäin. Myös haastattelijat ovat projektiin aktiivisesti osallistuneita henkilöitä ja on mahdollista, että haastatellut eivät ole tohtineet sanoa kaikkea haastattelijana toimineen konsultin kuullen.

Haastateltuja ryhmiä voidaan luonnehtia seuraavasti:

Hankeryhmän jäsenet

Tähän ryhmään kuuluvat kuntien nimittämät virkamiehet, jotka edustivat kuntaa hankeryhmässä, välittivät tietoa kuntaan ja kunnasta hankeryhmään; Pirkanmaan liiton ja Tampereen vesi- ja ympäristöpiirin edustajat, jotka toimivat läänitason asiantuntijoina ryhmässä; Hämeen tiepiirin edustajat, jotka olivat ryhmässä päätöksentekovaltaa käyttävinä tilaajan edustajina ja konsultin edustajat, joiden tehtävänä oli asioiden esitleminen ja suunnittelua koskevan tiedon esilletuominen. Tämän ryhmän jäsenet päättivät linjausvaihtoehdoista ja heidät oli myös nimitetty ohjaamaan suunnittelua. Hankeryhmän jäsenillä oli usein ensimmäisenä tieto projektia koskevista asioista, ennen kuin niistä kerrottiin julkisuuteen.

Suunnittelijat

Ryhmä, joka on parhaiten perillä suunnitteluun liittyvistä asioista. Kaikki tähän ryhmään kuuluvat ovat tavalla tai toisella osallistuneet vuoropuheluun ja heillä on myös mielikuva siitä, miten vuoropuhelusta saatu palaute on otettu huomioon ja miten vuoropuhelussa käytetyt tekniikat ovat toimineet.

Ympäristöviranomaiset

Tähän ryhmään kuuluvat kahden kunnan ympäristösihteerit, lääninhallituksen, Pirkanmaan liiton (kaavoitus) sekä Tampereen vesi- ja ympäristöpiirin edustajat.

Luottamusmiehet

Tähän ryhmään kuuluvat ovat seuranneet suunnittelua hieman kauempaa. Nämä henkilöt pystyvät arvioimaan kunnan hankeryhmän edustajan työtä; kuinka hyvin hän on välittänyt tietoa, onko hän esittänyt asiat objektiivisesti, onko hän kuunnellut luottamusmiehiä ja pyytänyt heidän kannanottojaan. Tämän ryhmän edustajat ovat seuranneet valtatie 3 suunnittelua sen alusta alkaen ja ovat siten pystyneet kommentoimaan myös aikaisempia suunnitteluvaiheita ja niiden läpivientä.

Yhdistysten edustajat

Tähän ryhmään kuuluu kaksi haastateltua: ympäristöyhdistyksen puheenjohtaja ja yrittäjäyhdistyksen puheenjohtaja. Nämä ryhmät ovat osallistuneet suunnitteluun hankeryhmän ulkopuolisen sidosryhmän roolissa.

3. VUOROPUHELUPROSESSI

3.1 Vuoropuhelun taustaa

Vuoropuhelu (Citizen Participation) on kaksisuuntaista kanssakäymistä sidosryhmien, konsulttien ja hankkeen tilaajan välillä. Vuoropuhelun tarkoituksena on lisätä sidosryhmien tietoisuutta hankkeesta, tuoda julki erilaiset mielipiteet ja löytää mahdollisimman monia tyydyttävä ratkaisu. Vuoropuhelulla ei tavoitella hankkeelle täydellistä kannatusta, mutta on mahdollista, että osa vastustajista sen kautta suostuu hankkeen toteuttamiseen. Kanssakäymisen kaksisuuntaisuuteen sisältyy ajatus, että sidosryhmät voivat ottaa yhteyttä suunnittelijoihin ja osallistua hankkeen suunnitteluun yhdessä suunnittelijoiden ja tilaajien kanssa.

Citizen Participation on yli kahdenkymmenen vuoden kehitystyön tulos. Menetelmän ovat kehittäneet amerikkalaiset Hans ja Annemarie Bleiker. /3/ Menetelmä perustuu toisaalta kokemukseen ja toisaalta psykologiaan ja antropologiaan. Bleikerit seurasivat sellaisten henkilöiden käytöstä, jotka saivat hankkeensa toteutettua. Tarkoituksena oli saada selville miksi hankkeiden toteutus onnistuu toisilta henkilöiltä kun taas toiset epäonnistuvat toistamiseen.

Sidosryhmä on ryhmä ihmisiä, joiden elämisen laatuun hanke vaikuttaa (esim. tien lähiympäristön asukkaat), ryhmä ihmisiä, joiden mielestä projektilla on vaikutusta heidän elämäänsä (esim. tien tulevat käyttäjät) tai ryhmä, joka haluaa osallistua jostain muusta syystä (esim. Museovirasto).

Vuoropuheluprosessi alkaa sidosryhmien määrittelemisellä. Seuraavaksi etsitään sidosryhmiä tyydyttäviä ratkaisuja ja arvioidaan ratkaisujen vaikutuksia eri sidosryhmille. Nämä alustavat ratkaisut esitellään eri sidosryhmille, keskustellaan niistä ja kerätään palautetta sidosryhmiltä. Tästä jatketaan suunnitelmaluonnosten parantamisella ja etsitään yhdessä sidosryhmien kanssa paras, mahdollisimman monia osapuolia tyydyttävä ratkaisu.

Prosessi lisää osapuolien vastuuta, asiantuntemusta ja tietoisuutta eri näkökohdista sekä kykyä tehdä kompromisseja, sillä kaikkien osapuolien täytyy myös pystyä antamaan periksi joissain asioissa.

Vuoropuhelussa on tavoitteena tietoisuuden lisääminen. Vain tätä kautta voidaan yhdessä saada aikaan ratkaisu, joka saa mahdollisimman monen osapuolen tuen. Tämä on haastava tehtävä, koska tiedon jakaminen ei yksin riitä. Tieto on myös saatava perille ja toisaalta sitä on myös pystyttävä vastaanottamaan ja analysoimaan, erottamaan olennainen epäolennaisesta, pystyttävä perustelemaan miksi joku ratkaisu ei ole toteutuskelpoinen jne. Jos esitetään uuden tien rakentamista kevein perustein, on varsin epätodennäköistä, että vastustajat muuttavat mieltään, vaikka heille esitettäisiin mitä erilaisempia suunnitelmaratkaisuja.

Vuoropuhelussa on tuotava avoimesti julki myös projektista koituvat ongelmat. Mitä aikaisemmassa vaiheessa nämä ongelmat tuodaan julki, sitä paremmat mahdollisuudet on löytää niihin ratkaisu.

Vuoropuhelussa keskitytään erityisesti hankkeen vastustajien kanssa työskentelemiseen ja yritetään löytää ratkaisu, jonka kanssa vastustajat voivat "elää". Tämä edellyttää sitä, että ratkottavana on todellinen ongelma. Ongelman ratkaisua etsivän tahon tulee olla se organisaatio, jonka tehtäviin asia kuuluu. Ihmisten täytyy myös tuntea, että heidän mielipiteensä on otettu huomioon ja että ongelman ratkaisu on järkevä.

Se mikä on selvää suunnittelijoille ei välttämättä ole sitä yleisölle eli asioista on kerrottava ymmärrettävästi. Asioista täytyy pystyä kertomaan markkinoimatta projektia, sillä se on vuoropuhelulle vahingollista. Projektin markkinoiminen johtaa uskottavuuden ja kasvojen menetykseen, koska sidosryhmien on silloin mahdotonta uskoa projektin henkilökunnan vilpittömään pyrkimykseen löytää mahdollisimman monia osapuolia tyydyttävä ratkaisu.

Vuoropuhelussa on myös tiedostettava, ettei ammattilaisilla ole "monopolia" hyvien ratkaisujen löytämiseen, vaan sidosryhmiltä voi myös tulla hyviä ratkaisuehdotuksia, joiden toteutusmahdollisuudet on selvítettävä. Uusiin ideoihin on suhtauduttava avoimesti.

Arvojen selvittäminen on vaikeaa, mutta tärkeää. Se, että kuvittelemme tietävämmme jonkin henkilön arvojärjestelmän ilman, että olemme edes tavanneet henkilöä, johtaa yleensä virhearviointeihin. Tästä seuraa se, että sidosryhmän "edusmiehen" kanssa asioiminen ei ole oikein silloin, kun ryhmä on hyvin heterogeeninen.

Vuoropuhelussa käytetään hyväksi tiedottamista. Tiedottamisen keinot ovat ensimmäiseksi suurelle yleisölle näkyvä vuoropuhelun osa, joka helposti leimataan koko vuoropuheluksi. Tiedottaminen on välttämätöntä, jotta saadaan ihmiset tietoisiksi hankkeesta ja pystytään tarjoamaan heille riittävät perustiedot ennen keskustelujen aloittamista. Kannanottoon riittävät perustiedot omaksutaan, itseasiassa oleellisen nouseminen esiin informaatiotulvasta, kuitenkin usein vasta keskustelujen tuloksena.

Vuoropuheluohjelmaa suunniteltaessa valitaan projektin tavoitteiden saavuttamisen kannalta parhaimmat vuoropuhelutekniikat.

Ohjelman suunnittelussa otetaan myös huomioon projektin henkilökunnan mahdollisuudet osallistua ohjelman toteutukseen sekä henkilöstön ja eri tekniikkojen heikkoudet ja vahvuudet.

Seuraavaksi käsitellään muutamaa projektissa hyödynnettyä tekniikkaa.

Avoimet ovet-tekniikalla järjestettyä yleisötilaisuutta voisi verrata taidenäyttelyyn: hanketta koskeva materiaali on laitettu esille ja ihmiset saavat tutustua siihen vapaasti. Paikalla on tilaajan ja suunnittelijoiden edustajia, joiden kanssa ihmiset voivat keskustella ja vaihtaa mielipiteitä. Yleisöä kannustetaan jättämään mielipiteitä ja palautetta varaamalla paikalle palautelomakkeita ja -kuoria sekä esim. taulu, johon ihmiset voivat kirjoittaa mielipiteitään.

Hanketta koskevan aineiston, suunnitelmien ym., lisäksi on tärkeää, että ihmisille perustellaan hanke; miksi sitä tarvitaan ja mikä on ns. 0-vaihtoehto. Avoimet ovet-tekniikan etuna on se, että kukaan ei voi saada kohtuuttoman paljon huomiota tilaisuudessa, tilanne rohkaisee ihmisiä puhumaan ja tilaisuuteen osallistuneiden mielipiteet saadaan paremmin esille kuin esim. perinteisessä esittelytilaisuudessa, jossa on pyritty vain kertomaan suunnitelmasta sekä vastaamaan esitettyihin kysymyksiin.

Avointen ovien tai muilla tekniikoilla toteutettujen yleisötilaisuuksien lisäksi on usein tarvetta järjestää pienryhmätapaamisia eri sidosryhmien kanssa. Pienryhmätapaamisen etuna on se, että silloin saadaan saman pöydän ääreen yksi ryhmä, joka on kiinnostunut löytämään ratkaisun tiettyyn ongelmaan tai useampi ryhmä, jolla on vastakkaiset intressit.

Tiedotuslehteä, kotiin jaettava tiedotteita ym. käytetään tiedon levittämiseen ja hankkeesta keskustelemiseen. Usein projektin julkaisema lehti voidaan korvata hyvällä yhteistyöllä joukkotiedotusvälineiden kanssa. Tässä projektissa katsottiin tarpeelliseksi julkaista omaa tiedotuslehteä. Näin tehtiin, koska alueella ilmestyi useita paikallislehtiä, eikä koko alueen väestölle voitu taata samanlaisia tiedonsaantimahdollisuuksia lehtien erilaisen ilmestymistiheyden ja julkaisupolitiikan vuoksi.

Olemassa olevien organisaatioiden hyödyntämisellä tarkoitetaan kyseisten organisaatioiden tilaisuuksissa vierailamista ja organisaation erikoisosaimisen hyödyntämistä suunnittelussa. Tämän tekniikan etuna on mm. se, että projektin henkilöstöltä säästyy aikaa, kun heidän ei tarvitse järjestää kaikkia tilaisuuksia itse ja näin saadaan ryhmä paremmin yhtäaikaan koolle kuin jos heidät kutsuttaisiin projektin toimesta koolle. Olemassa olevan organisaation kokous luo myös neutraalin taustan osallistumiselle. Osallistuminen tapahtuu ryhmän ehdoilla, kun tilaisuutta ei väritä projektin toimiminen "isäntänä."

3.2 Arviot aiemman suunnittelun vaikutuksista

Edelliset suunnitteluvaiheet ovat pitkälti muovanneet ihmisten käsityksiä hankkeesta ja vaikuttavat näin ollen yleissuunnitteluun. Osallistumismahdollisuudet olivat aikaisemmissa suunnitteluvaiheissa rajalliset ja tämä on omalta osaltaan lisännyt ihmisten epätietoisuutta tien rakentamisajankohdasta ja suunnittelun etenemisestä. Edellisten suunnitteluvaiheiden perusteella ihmisille on muodostunut kuva perinteisestä, suljettujen ovien takana tapahtuvasta suunnittelusta.

Projektista on lähinnä kerrottu perinteisen yksisuuntaisen tiedottamisen keinoin tiedotusvälineiden kautta sekä muutamissa esittelytilaisuuksissa. Vuoropuhelu ei ole ollut järjestelmällistä ja monet tahot ovat olleet tyytymättömiä menettelytapoihin.








Useat tämän selvityksen yhteydessä haastatelluista henkilöistä ovat kritisoineet aikaisempien suunnitteluvaiheiden menettelytapoja, erityisesti asioiden jyräämistä ja Helsinki-keskeisyyttä. Haastateltujen kertoman mukaan tielaitos ei suostunut konsultin ehdottamaan vuoropuheluun pääsuuntaselvityksen yhteydessä ja tarveselvityksen tiukka aikataulu ei juuri antanut aikaa vuoropuhelulle.

Haastatellut ovat myös ihmetelleet sitä, miksi tiehallitus ei antanut tiepiirin hoitaa pääsuuntaselvitystä, koska piiri olisi todennäköisesti hoitanut asian paremmin.

3.3 Vuoropuhelu kolmostien yleissuunnittelussa

Kolmostien vuoropuhelussa on pyritty soveltamaan kohdassa 3.1 kuvattua vuoropuhelumenetelmää. Suunnittelu-aika on kuitenkin asettanut omat rajoituksensa; joissakin tapauksissa vuoropuhelun läpivienti olisi vaatinut enemmän aikaa kuin mitä suunnittelu-aikataulu salli. Virkamiesten ja luottamusmiesten kanssa järjestetyt neuvottelut ja tapaamiset on toteutettu perinteistä tyyliä käyttäen. Hankkeen tilaaja ja konsultit ovat myös pitäneet hankkeen toteuttamista itsestään selvyynä aiemmin tehtyjen päätösten perusteella, mikä ei ole parantanut vuoropuhelun edellytyksiä mahdollisimman monia tyydyttävän ratkaisun löytämiseen.

Vuoropuhelun lähtökohtana oli kaikki osapuolien mukaansaaminen suunnittelun alusta alkaen. Jos joku sidosryhmä haluaa projektin yhteydenottoyrityksistä huolimatta pysytellä suunnittelun ulkopuolella, asia tuodaan julki, jotta tämä sidosryhmä ei voi aiheuttaa projektille ongelmia myöhemmin. Ne, jotka osallistuvat eivät yleensä voi toimia irrationaalisesti projektia vastaan.

	1992												1993			
	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	01	02	03	04	
YLEISAIKATAULU																
Lähtökohdat, tavoitteet, ennusteet, verkko																
Linjausvaihtoehdot, tiejärjestelyt																
Raportointi																
VUOROPUHELU																
Sidosryhmien kartoitus																
Tavoitteiden asettelu																
Tapaamiset sidosryhmien kanssa																
Kolmostieto-lehti																
Avoimet ovet																
Näyttelyt																
Palautteen käsittely																

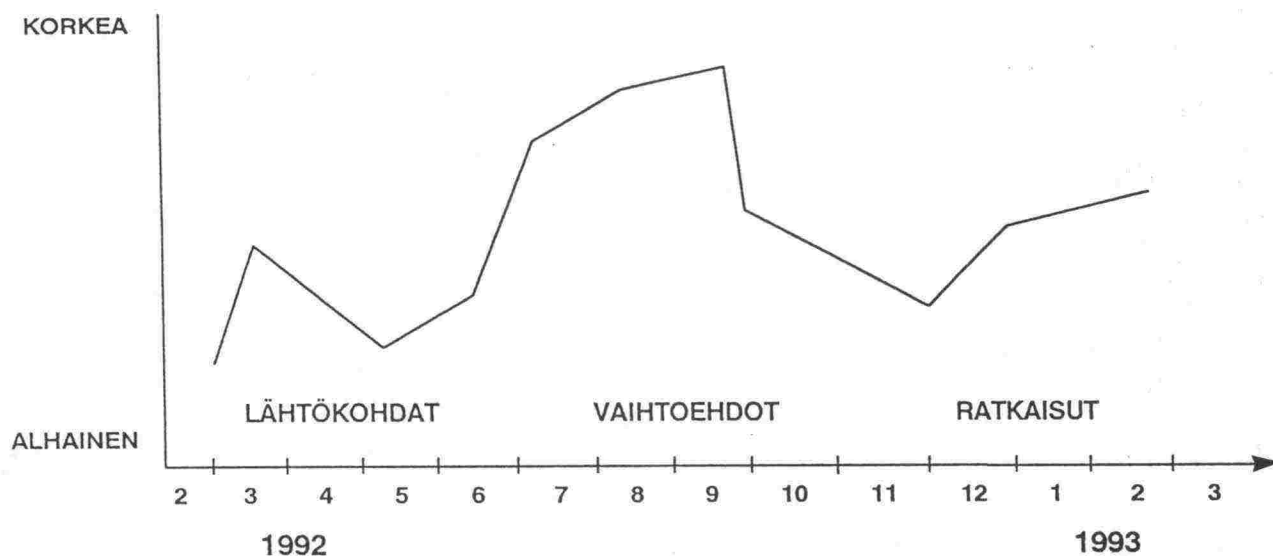
Kuva 3. Vuoropuhelun ja suunnittelun eteneminen [2]

Sidosryhmien määrittelyssä ja yhteyden ottamisessa eri ryhmiin ilmeni joitakin ongelmia. Vuoropuhelua tehtiin useilla eri tahoilla eikä toimintaa koordinoitu alusta alkaen niin kuin olisi pitänyt. Vuoropuhelua tekevät henkilöt eivät aina sopineet kuka ottaa yhteyttä, miten, kehen jne. Vuoropuhelun tavoitteista olisi myös pitänyt keskustella. YVA ja vuoropuhelu kulkivat työn alussa hieman eri teitä, kun niiden olisi pitänyt kulkea koko työn ajan rintarinnan toistensa kanssa. Työ pistettiin käyntiin kovalla vauhdilla, mutta koordinointi jäi tässä vaiheessa projektinjohtajalta puolitiehen. Tästä ovat seurauksena kohdassa 3.5 käsiteltävät ongelmat.

Vt 3 yleissuunnittelun aikana on työskennelty vastustajien kanssa, mutta yleissuunnittelun luonne vaati sitä, että vuoropuhelussa keskitytään hyväksyttävissä olevan tielinjauksen löytämiseen ja suunnitteluun. Näin ollen suuri osa vuoropuhelusta keskittyi kysymykseen: mistä tie saa/voi kulkea. Aikaisemmat suunnitteluvaiheet, kuten tarveselvitys, palvelevat paremmin asioiden esittämistä ongelmina ja ratkaisun löytämistä yhdessä. Yleissuunnittelussa tarjotaan jo valmiita ratkaisuehdotuksia.

Valtatien 3 yleissuunnittelun vuoropuhelu on toteutettu järjestämällä yleisötilaisuuksia avoimet ovet-tekniikalla, julkaisemalla Kolmostietonimistä tiedotuslehteä, pitämällä tiiviisti yhteyttä sidosryhmiin, keräämällä palautetta ja hyödyntämällä se suunnittelussa, tekemällä yhteistyötä joukkotiedotusvälineiden kanssa, hyödyntämällä olemassa olevia organisaatioita sekä järjestämällä tarpeen mukaan pienryhmätapaamisia.

Haastatellut pitivät avoimet ovet - tilaisuuksia erittäin tarpeellisina ja paljon parempina kuin esittelytilaisuuksia. Asiasta ei tullut kielteistä palautetta, mutta muutamat vastaajista olisivat tuoneet 0-vaihtoehdon paremmin esille tilaisuuksissa.



Kuva 4. Vuoropuhelun intensiteetti [2/]

Kiitosta tuli asiantuntevasta opastuksesta, keskustelemisesta, kuuntelemisesta ja kysymyksiin vastaamisesta. Henkilökohtaisen kontaktin syntymistä pidettiin myös tärkeänä. Tilaaajan ja konsultin käyttäytymistä näissä tilaisuuksissa pidettiin ennakkoluuloja poistavana. Haastatellut pitivät siitä, että kukin on voinut tulla tilaisuuksiin silloin, kun se parhaiten sopii. Kukaan haastatelluista ei kommentoinut tilaisuuksien ajankohtia. Tilaisuudet järjestettiin pääsääntöisesti klo 16-20. Yksi haastatelluista olisi halunnut avoimet ovet-tilaisuuksiin tietyn väliajoin toistuvia esittelyjä, joissa olisi kerrottu hankkeen taustoista.

Vuoropuhelusta vastanneet eivät pitäneet esittelyjä tarpeellisena, mutta hankkeen taustoista olisi voitu kertoa paremmin esittelyaineiston avulla. Asia tuli esille useissa avoimet ovet-tilaisuuksissa käydyissä keskusteluissa.

Tiedotuslehden sisältö koostui suunnitelman esittelyistä, vaikutusten kuvaamisesta, yleisötilaisuuksista ja niistä saatavasta palautteesta, lukijan palstasta sekä ilmoitusasioista. Tiedotuslehti voisi olla myös hyvä keskustelufoorumi, mutta Kolmostieto-lehti keskittyi suunnitelmien esittelyyn ja suunnitelmien vaikutuksista kertomiseen keskustelun ja erilaisten mielipiteiden esille tuomisen sijaan. Tieprojektia käsittelevän tiedotuslehden toimittaminen on vaativa tehtävä, koska suunnittelun ja suunnitteluprosessin kuvaaminen kansantajuisesti ei ole helppoa. Kolmostieto on saanut positivistista palautetta sekä alueen asukkailta että alan asiantuntijoilta.

Haastatellut pitivät Kolmostietoa hyvänä lehtenä ja informaatiovälineenä tämän tyyppisessä suuressa hankkeessa. Lehti on sopivan lyhyt ja se on toimitettu tuoreesti lehtimiesmäisellä otteella. Asiat on esitetty neutraalisti; lehti antaa ns. oikeaa tietoa. Lehteä on luettu ahkerasti. Projektin sai kiitosta siitä, että lehti jaettiin joka kotiin. Hyvänä pidettiin myös yhdyshenkilöiden selkeää esittelyä, jota muutamien haastateltavien mielestä olisi voitu toistaa joka numerossa. Kritiikki kohdistui viimeisen numeron ympäristökirjoitukseen, jota on pidetty kasvojen pesuna. Toisaalta tämä kirjoitus oli yritys keskustella. Toisen numeron lukijan palsta sai myös kritiikkiä epätasapuolisuudesta: Kuivaspään itäisen vaihtoehdon vastustajat saivat paljon palstatilaa. Läntisen vaihtoehdon vastustajilta ei oltu saatu lehden painoon mennessä samanlaisia kirjoituksia. Yksi haastateltavista piti Kolmostietoa hankkeen "puffauslehtenä". Hän totesi myös, ettei lehden välityksellä pysytäkään keskustelemaan, jos se ilmestyy yhtä harvoin kuin Kolmostieto, joka ilmestyi vuoden kestäneen yleissuunnittelun aikana kolme kertaa.

Linjausvaihtoehdot olivat myös esillä alueen kirjastoissa loka-marraskuussa -92. Näyttelyihin tutustuneiden määräästä ei ole tarkkaa tietoa, mutta näyttelyistä tuli erittäin vähän kirjallista palautetta. Näyttelyn huonona puolena on se, ettei siihen tutustujalla ole mahdollisuutta keskustella suunnittelun asiantuntijan kanssa eikä hän näin ollen voi antaa välittömästi palautetta tai saa vastauksia mieltä askarruttaviin kysymyksiin.

Sidosryhmiin on pidetty yhteyttä puhelimitse, postitse sekä vieraillemalla esim. useiden maanviljelijöiden kotona. Suunnittelun aikana on muodostunut aktiivijoukko (noin 50 henkilöä), joka on soittanut suunnittelijoille ja kysynyt suunnittelun etenemisestä. Suunnittelijat ovat ottaneet yhteyttä sidosryhmiin mm. vastatakseen heidän palautteeseensa, tarkistaakseen asioita ja tilaisuuksista sopiakseen.

Alueen asukkaiden kotona on vierailtu yleensä silloin, kun tielinjaa on suunniteltu vedettäväksi talon tai muun rakennuksen päältä tai välittömästä läheisyydestä tai jos tilan elinkelpoisuus on ollut muutoin uhattuna tiesuunnitelman vuoksi.

Lukijan palsta

SUOJALAN KYLÄN ASUKKAIDEN LAUSUNTO KYLÄÄ HALKOVASTA VALTATIE 3 SUUNNITELMASTA

Suojalan kylätoimikunta
vastustaa ehdottomasti itäistä
haaraa Suojalan kylän kohdalla:

- Kylätoimikunta ihmettelee, miksi on tehty alkuperäisestä Liponlinjauksesta poikkeava vaihtoehto. Epäilemme, että taustalla on tiettyjä kunnallisia ja yksityisiä omia intressejä ajavia tahoja.
- Suojalan kylässä on alkuperäistä maanviljelys- ja metsätaloutta, uusi ja jatkuvasti laajeneva omakotialue, ympärivuotista huvila-asutusta sekä siistostamusta- ja ravittaita.

Suojalan kylälle moottoritiestä
aiheutuvat haitat:

- Maataloudelle tilojen pirstominen aiheuttaa suurta haittaa, kulku metsä- ja peltoalueille vaikeutuu.
- Omakotialueella asuu paljon lapsiperheitä, joille moottoritien tuleminen "pihapiiriin" aiheuttaa kohutuvia vaaratilanteita ja terveydellisiä haittoja.
- Ympärivuotinen huvila-asutus menettää täysin merkityksensä moottoritien tullessa "takapihalle".
- Siitostamusta- ja ravittaita toiminta on lopetettava tien hevosille aiheutuvien haittojen vuoksi.

Nimilistasta (51 nimeä) käy ilmi, paljonko asukkaita on itäisen liittymän haitta-alueella Suojalan kylässä.

Omakoti- sekä huvila-asujat ovat hakeutuneet luonnonkauniille ja rauhalliselle maaseudulle liikennettä ja melua pakoon. Ikääntyneet maanviljelijät ja huvila-asukkaat eivät enää jaksa hakea ja rakentaa vastaavaa elin- ja asuinympäristöä itselleen.

Perustelut sille, että läntinen
vaihtoehto olisi parempi:

- Läntinen vaihtoehto kulkee pääasiassa jo osittain hakatun metsä-alueen läpi, jolloin siitä ei aiheudu asutukselle haittaa.
- Läntisellä väylällä Kiviojassa Raimo Salo suhtautuu myönteisesti tien rakentamiseen tilan yli.
- Koko läntisellä väylällä on vain pari asuntoa, sitä vastoin itäisellä väylällä on moninkertainen määrä asutusta.
- Meidän annettiin ymmärtää Valtatie 3:näytelystä, että Varpekallio ja hiihtolatu olisivat esteenä läntiselle väylälle kaartamisessa. Mielestämme hiihtolatu on painoarvoaan mitätön verrattuna Suojalan kylälle aiheutuviin haittoihin. Ladun suunnan, muodon ja profiilin muuttaminen ei ole teknisesti vaikeaa. Varpekallion osittainen leikkaaminen mahdollistaisi läntiselle ja

järkevämälle väylälle kaartamisen ilman jyrkkää kaarretta. Kiviaineksellakin lienee järkevää käyttää maapohjan täytössä.

- Lempäälän kunnan yleiskaavatyössä on myös huomioitu moottoritien läntisen väylän liittämismahdollisuus valtatie 9:ään, kun tällaista liittämismahdollisuutta ei itäisessä vaihtoehdossa ole.

- Itäinen vaihtoehto kulkeisi liian lähellä Lempäälän pohjavesi- ja vedenottoaluetta, jolloin liikeysaasteet ja tieselat pilaisivat talousveden.

Ehdotamme, että tie vedettäisiin läntiselle metsäiselle reitille, jolloin siitä ihmisille aiheutuva haitta olisi pienin mahdollinen.

Janne Luodema
Suojalan tienhoitokunnanpuheenjohtaja sekä 51 nimen adressi

MOOTTORITIE PELLOILLE

3-tien linjaussuunnitelma on välillä Lempäälä - moottoritien alusta Toijalaan tehty metsävyöhykkeen kautta.

Huomioon ottaen nykyinen Suomen EY:n liittymisen ja maatalouden tulevat suuret supistamiset ja peltojen pakotoinnit (kesänoitint) ehdotamme, että linjausta muutettaisiin enemmän peltoalaa pienentäväksi.

Metsän tuotto ja säilyminen on ensiarvoisen tärkeää Suomen vienniteollisuudelle.

Matti Niemisen perikunta

MOOTTORITIE ON RAKENNETTAVA LÄNTISEN LINJAUKSEN MUKAISESTI KUIVASPÄÄSSÄ

Me allekirjoittaneet (42 nimeä) Herralan ja Kuivaspään kyläyhdistyksen jäsenet vaadimme uuden moottoritien rakentamista LÄNTISEN LINJAUKSEN mukaisesti tai siten, että moottoritie rakennetaan vain välillä Helsinki-Hämeenlinna ja välillä Hämeenlinna-Tampere kolmostietä levennettään Tampere mukaan.

Perustelut:

1. Kyläyhteisömme on jo nyt rikkonainen. Noin kahden kilometrin säteellä toisistaan ovat 3-tie ja 9-tie. Itäinen ja keskimäinen moottoritie -vaihtoehto pirstoisi alueen lopullisesti ja halkaisi viimeisenkin ehjän alueen.

2. Alueemme lapset kuljettetaan kouluun jo nyt taksilla. Ajatelkaapa minkälainen surmanloukku tämä on lapsille, mikäli keskimäinen tai itäinen vaihtoehto toteutuisi.

3. Helsinki-Tampere- ja Turku-Tampere -tie rikkovat jo nyt maisemaa ja aiheuttavat meluhaittoja. Uuden moottoritien rakentaminen läntisen vaihtoehdon mukaisesti seuraisi 9-tietä ja olisi ainoa järkevä vaihtoehto ympäristön kannalta, mikäli vielä parempaa vaihtoehtoa, kolmostien levennämistä, ei voida toteuttaa.

4. Uuden moottoritien rakentaminen Toijalan kautta on parempi vaihtoehto Lempäälän kunnalle. Liittymä Lempäälän keskustasta uudelle moottoritielelle on läntisessä vaihtoehdossa helppo toteuttaa.

5. Alueellamme on talouksia, jotka saavat elantonsa maanviljelyksestä ja karjanhoidosta. Itäinen ja keskimäinen vaihtoehto vaikeuttaisi näiden talouksien elinkeinon harjoittamista tai lopettaisi sen täysin.

6. Itäinen ja keskimäinen moottoritievaihtoehto halkaisisi suuria metsäalueita. Uuden tien rakentaminen keskeltä eläinten asuinalueita olisi järjetöntä, sillä se vaatisi kilometreittäin hirviäitää ollakseen turvallinen.

7. Tulevaisuudessa välillä Turku-Tampere rakennetaan myös moottoritie. Läntisen vaihtoehdon toteutuksessa osa moottoritiestä olisi jo valmiina.

8. Alueemme laajenisi ja kasvaisi, mikäli siihen annettaisiin mahdollisuus. Siitä ovat osoituksena monet poikkeuslupa-anomukset, jotka ovat nyt jäissä. Muutama kuukausi sitten anomimme ja saimme kunnalta leikkikenttäalueen, jota on tarkoitus rakentaa talkoovoimin. Itäinen ja keskimäinen vaihtoehto tuhoaa toiveemme yhteisestä tapaamispaikasta.

9. Kuusi vuotta sitten pitkän harkinnan jälkeen alueelle myönnettiin poikkeuslupa, koska kyseiseltä paikalta ei moottoritietä rakenneta. Tosi on, että mikään vaihtoehto ei mene suoraan talon päältä, mutta kestiekivarin perustaminen lienee ainoa järkevä käyttö talolle, jos läntinen vaihtoehto ei toteudu.

KOLMOSTIELINJAUS LEMPÄÄLÄSSÄ

Oman ja yleisen edun kannalta mielestämme (kaksi allekirjoittajaa) selvästi parempi moottoritienlinjausvaihtoehto on Kuivaspään kylän itäpuolelta kulkeva vaihtoehto, koska:

Sarvikaslahden kohdalla läntisen vaihtoehdon tiealuevaraus kulkee itäreunastaan asuintonttimme ylitse ja länsireuna menee Sarvikaslahden suojelualueen päältä. Koska suojelualue on suojelualue ja entistä järvenpohjaa, siihen on vaikea rakentaa tie, joten se todennäköisesti tulisi kulkemaan linjauksen itäreunaa, näin tuhoaisi asuinympäristömme. Arvelujemme mukaan tietä jouduttaisiin nostamaan huomattavasti maastoa korkeammalle, sen kiive-

ssä Herralanvuoren yli/lävitse, joten mitkään meluvallitkaan eivät tulisi kysymykseen haittoja lieventämään.

Lisätuhoja ympäristölle aiheutuisi myös Lempäälän kunnan kaavoitus- ja suunnittelusta, kaavoittaa kotimme kohdalle mahdollisesti tulevan liittymän ympäristö teollisuusalueeksi, mikäli tie tulisi eteläisen vaihtoehdon mukaisesti.

Esittelytilaisuudessaan Kuljun koululla olleiden karttojen mukaan maallikosta tuntuisi itäisen vaihtoehdon olevan "silmiä katsoen" selkeästi luontevin vaihtoehto. Tie tulisi lähemmäksi 3-tien varrella olevaa teollisuusaluetta, mitä voisi tien ja tulevan liittymän läheisyydessä laajentaa. Tämä vaihtoehto haittaisi vähemmän jo olemassa olevaa asutusta ja asukkaiden kulkua keskustan palvelujen piiriin.

Valentina ja Pentti Arvio

MAKKARANNIEMEN TIEYHTEYDET SÄILYTETTÄVÄ

Toijala (Kurjenkallio)-Valkeakoski tieltä n:o 304 on ennen Konhon vuodelta liittymä Makkarantielle. Makkarantie on pääasiassa alueella maa- ja metsätaloutta harjoittavien ja Makkaranniemen lohkon 13 kesämökkityön omistajien käytössä ja se on ainoa kulkuyhteys Makkaranniemen.

Lisäksi alueelle tekeillä olevassa rantakaavassa on Toijalan kaupunki varannut kaksi venevalkaman paikkaa asukkailleen.

Yhden alueella olevista tonteista omistaa Toijalan Tekniset ry, joka on sen yhdistyksen noin 260 jäsenen vapaa-ajan käytössä.

Kuten edellä olevasta käy selväksi, on Makkarantien käyttäjinä kohdallisen suuri joukko ihmisiä. Tästä johtuen pyydämme (Makkarantien hoitokunta) kohteliaimmin valtatie 3 suunnittelussa huomioimaan seuraavaa:

- a) että valtatie 3:n rakennusvaiheessa nykyistä vastaava kulkuyhteys Makkaranniemen säilyy
- b) että valtatie 3:n valmistuttua Makkarantien liittymä tieltä n:o 304 (tai vastaava) rakennetaan.

Makkarantien hoitokunnan
puolesta Timo Lumpiola



Kuva 5. Sivu kolmostieto-lehdestä [4/]

Sidosryhmille ei ole tarjottu maksutonta puhelinnumeroa, mutta he ovat voineet soittaa oman verkkoryhmänsä alueella olevaan numeroon. Kirjallista palautetta sidosryhmät ovat voineet lähettää maksutonta palautekuorta käyttäen.

Kaikki sidosryhmiltä saatu palaute on käyty läpi ja on mietitty miten se voidaan ottaa huomioon suunnittelussa (ks. liite 2: palauteyhteenveto). Yksittäisten henkilöiden lähettämän palautteen lisäksi suunnittelualueella on kerätty useita nimilistoja eri linjausvaihtoehtojen puolesta tai niitä vastaan. Nimilistoilla ei ollut ratkaisevaa merkitystä Konhon vesistönylityksen linjausta valittaessa, koska vaihtoehtoista toinen oli sekä ympäristövaikutuksiltaan että kustannuksiltaan edullisempi. Nimilistoilla ei myöskään ollut ratkaisevaa merkitystä Kuivaspäässä. Nimilistat osoittivat, että asukkaiden mielipiteet jakautuivat tasaisesti kahden vaihtoehdon kesken ja toimivat mielipiteiden ilmapuntarina, kartoittajana.

Haastateltavat ovat olleet tyytyväisiä palautteen käsittelyyn hanke-ryhmässä ja he ovat kokeneet saaneensa riittävästi tietoa palautteesta. Mielipiteitä käsiteltiin muutaman vastanneen mielestä joskus vähän liiankin perusteellisesti. Tiepiirin edustajat kertoivat haastattelussa, että "kaikki mielipiteet on läpikäyty ja niistä on keskusteltu tiepiirissä. On tietysti aika vaikeaa vakuuttaa, että mielipiteitä on huomioitu. "Yksi suunnittelijoista oli sitä mieltä, että suunnittelijan ja tilaajan kesken olisi pitänyt järjestää omia palautepalavereja. Suunnittelijoiden keskuudesta tuli myös kritiikkiä siitä, ettei palaute välittynyt sitä tarvitseville tahoille viivytyksittä.

Yleissuunnittelun aikana on tehty yhteistyötä mm. alueella vaikuttavien ympäristöyhdistysten ja luonnonsuojelijoiden, yrittäjien ja riistanhoito-yhdistysten kanssa. Alueella järjestettiin kaksi ympäristöiltaa vaikutus-alueen kaikille ympäristöjärjestöille. Järjestöjen edustajat ovat olleet erittäin tyytyväisiä, että tilaisuudet järjestettiin. Tämä oli kuulemma ensimmäinen kerta, kun ympäristöjärjestöt kutsuttiin tällaiseen tilaisuuteen. Toinen tilaisuus on herättänyt keskustelua käytettyjen menettelytapojen vuoksi: lähtöasetelmassa mielipiteet olivat ristiriidassa keskenään ja tilaisuuden lopuksi yritettiin löytää jotain yhteistä, vaikka se ei olisi ollut välttämätöntä.

Pienryhmätapaamisia on järjestetty, kun on haluttu saada saman pöydän ääreen esim. jonkin kyläyhteisön jäsenet keskustelemaan alueen liikennejärjestelyistä. Pienryhmätapaamisen etuna on se, että tilaisuudessa mukana olevat kuulevat toistensa mielipiteet, oppivat ymmärtämään toistensa näkökannat ja löytävät yhdessä ratkaisun käsiteltävänä olevaan ongelmaan. Tällä tavoin löydettiin mm. eri osapuolia tyydyttävä ratkaisu yksityistiejärjestelyihin Järviön kylässä.

3.4 Arviot projektiorganisaatiosta

Haastateltavat kommentoivat hankeryhmän työskentelyä ahkerasti. Ryhmän jäsenillä oli työskentelystä ja kuntien roolista hyvin erilaisia käsityksiä.

Osa vastanneista piti hankeryhmää liian suurena. Parannusehdotuksena mainittiin alatyöryhmien perustaminen. Aivoriihet olisivat myös olleet paikallaan. Kuntien lisäksi muidenkin keskeisten sidosryhmien edustusta hankeryhmässä pidettiin tärkeänä, koska kunnan edustajan epäiltiin muodostaneen kantansa sidosryhmiä kuulematta. Osa haastatelluista olisi lisäksi halunnut ryhmän äänestävän vaihtoehtovalinnoista. Ryhmällä ei kuitenkaan ollut muodollista päätösvaltaa, joten äänestäminen olisi sitä taustaa vasten ollut tarpeetonta. Vaikka vaihtoehtovalinnoista ei äänestettykään, kokouksissa käytyjen keskustelujen perusteella voidaan sanoa, että selvä enemmistö hyväksyi valinnat. Ehkä halu äänestää kuvastaa sitä, etteivät kaikki ryhmän jäsenet tienneet mikä hankeryhmän rooli oli loppujen lopuksi. Hankeryhmällä oli ainoastaan suunnittelua ohjaava rooli. Päätöksentekovalta kuului tiepiirille.

Mielipiteet ryhmän työskentelyilmapiiristä ja asennoitumisesta jakautuivat: yksi vastanneista syytti hankeryhmää peruspenseästä asenteesta joihinkin esitettyihin näkökohtiin. "Olisi pitänyt ottaa positiivinen asenne vuoropuhelussa esille tulleisiin asioihin. Tyypilliseen virkamiestapaan keksitään keinoja, miksi asioita ei voi ottaa huomioon." Toinen vastaaja piti ryhmän rehellisyyttä silmiin pistävänä: "asioita on pohdittu ja aprikoitu. Siellä on ollut sellainen henki, että siellä uskaltaa keskustella, ettei välttämättä tyhmiä kysymyksiä ole ollenkaan." Suurin osa vastanneista oli suhteellisen tyytyväinen ryhmän työskentelyyn. Asioista oli keskusteltu avoimesti ja puheenjohtaja oli hoitanut tehtävänsä kiitettävästi. Ryhmä oli tehnyt päätöksiä aika rohkeasti. Yksi haastatelluista kiinnitti huomiota ryhmän heterogeenisuuteen sekä siihen, että hankeryhmään tuotiin joskus ajatuksia, joista kunnan edustajilla ei ollut etukäteen tietoa. Haastateltava piti syntyynyttä tilannetta konsultin syynä.

Kunnan roolia ja edustusta koskevia kommentteja tuli muilta kuin kuntien hankeryhmän jäseniltä. Yksi valtuutettu moitti kuntansa hankeryhmäedustajaa siitä, ettei edustaja ollut välittänyt tietoa valtuutetuille. Ympäristöihmiset pitivät tärkeänä kunnan ympäristösihteerin osallistumista ainakin niihin kokouksiin, joissa käsitellään ympäristöasioita. Ympäristösihteerit eivät olleet saaneet kunnan hankeryhmäedustajalta tarpeeksi tietoa hankkeesta. Kuntien sisällä oli ollut pahoja tiedonkulun puutteita projektin aikana. Moni haastateltava sanoi, ettei avoimuus toimi kunnissa. Yksi haastatelluista luonnehti kunnan hankeryhmäedustajan roolia seuraavasti: "kunnan edustajan täytyy olla sellainen henkilö, joka näkee kokonaisuuden. Hankeryhmä, joka ehdottaisi kunnan luottamuselimille jotain on tuhoon tuomittu [politisoituneisuus, kaikki muut asiat ratkaisevat paitsi kokonaisuus]. Nykyinen hankeryhmätyöskentely on o.k. Kunnanjohtajaan kannattaa olla yhteydessä."

Yhden kunnan hankeryhmän edustajan valintaa kritisoitiin ja katsottiin, että kunnan olisi pitänyt miettiä tarkemmin kenet lähettää edustajakseen hankeryhmään. Hankeryhmän edustajan pitäisi nauttia eri tahojen luottamusta, olla yhteistyökykyinen ja esittää asiat objektiivisesti eikä pyrkiä markkinoimaan omaa kantaansa.

Projektin yhteyksistä kuntiin ja yhteyksien hoitotavasta tuli kahdenlaisia mielipiteitä. Osa oli sitä mieltä, että "yhteydet kuntaan toimivat hankeryhmän edustajan kautta. Ei ole korrektia ohittaa häntä." Osa vastaajista ei kuitenkaan pitänyt hankeryhmän jäsentä riittävänä tietolähteenä, vaan "pelkästään hankeryhmän hoitama informointi kuntaan päin ei ole riittävä. On hyvä, että suunnittelijat ovat olleet suoraan yhteydessä kuntien luottamushenkilöihin. Päättäjien pitää saada suoraa informaatiota suunnittelijoilta. Päättäjien on myös hyvä tietää asioista ennen kuin he lukevat niistä lehdistä."

Yksi vuoropuhelun tavoitteista tulisi olla informaatiokanavien avaaminen kuntiin ilman arvovaltaongelmia sekä tiedonkulun esteiden raivaaminen. Yhteydenpitoa kuntiin on pidetty projektin kannalta tärkeänä asiana, mutta yhteydenpito on jätetty ehkä liiaksi kunnan hankeryhmäjäsenen ja erilaisten suljettujen ovien takana pidettyjen kokousten varaan sen sijaan, että olisi keskusteltu eri osapuolten kanssa järjestelmällisesti koko suunnittelun ajan ja huolehdittu että tieto kulkee. Jos avoimuus ei kuulu kunnan tapaan toimia, vaaditaan projektin henkilöstöltä kahta suurempaa ponnistusta tiedonkulun esteiden raivaamisessa ja keskusteluyhteyksien ylläpitämisessä.

3.5 Sidosryhmien määrittäminen ja hankkeeseen osallistuminen

Sidosryhmien määrittelyyn käytettiin reilusti aikaa yleissuunnittelun alussa (ks. liite 1: Yleissuunnitteluun osallistuneet sidosryhmät). Sidosryhmien määrittelemiseksi käytiin läpi aikaisemmista suunnitteluvaiheista käytettävissä ollut aineisto, lausunnot, poikkeuslupa-anomukset ym. Alueen kuntiin otettiin yhteyttä ja sieltä saatiin tiedot mm. kunnan alueella toimivista yhdistyksistä, niiden yhteystiedoista ja jäsenmääristä. Tietoja saatiin myös Hämeen lääninhallituksen ympäristönsuojelutoimistosta, museovirastosta, Pirkanmaan liitosta, Tampereen kasvitieteellisestä yhdistyksestä ja vesi- ja ympäristöpiiristä. Jokaisen alueen kunnan edustajien kanssa pidettiin neuvottelut heti suunnittelun alussa.

Ensimmäiset avoimet ovet-tilaisuudet päätettiin järjestää Kylmäkoskella, Lempäälässä ja Toijalassa, mutta lisäksi järjestettiin tilaisuudet Viialassa ja Metsäkansassa (Valkeakoski), koska näiden kuntien asukkaat halusivat omat tilaisuutensa. Tämä osoittaa alueen asukkaiden oma-aloitteisuutta, joka tulee jatkossa lisääntymään. Sidosryhmät osallistuivat aktiivisesti tilaisuuksiin, mutta niistä puuttui alueella vaikuttavien ympäristöjärjestöjen esim. Akaan ympäristöyhdistyksen edustajat. Yksi paikallislehti kirjoitti asiasta jutun projektin pyynnöstä ja ympäristöjärjestöjen edustajat tulivat Metsäkansan tilaisuuteen.

Kuntarajan tärkeys tuli haastatteluissa esiin voimakkaasti. Sidosryhmät korostivat kuntayhteisön merkitystä ja eri yhteisöjen välisiä eroavaisuuksia. Rajat eivät ole pelkkiä hallinnon jakoviivoja. Näyttää siltä, että hankkeessa, jossa suunnittelualue ulottuu usean kunnan alueelle, pitää vuoropuhelutilaisuuksia järjestää jokaisessa kunnassa.

Tilaisuuksista saatiin runsaasti palautetta, joka johti useisiin yhteydenottoihin ja keskusteluihin. Alueen asukkaiden ja muiden sidosryhmien osallistuminen yleissuunnitteluun on ollut aktiivista.

Yksi haastatelluista kertoi, että maanviljelijäjärjestöille oli luvattu edellisissä suunnitteluvaiheissa, että heihin otetaan yhteyttä yleissuunnittelun aikana. He olivat pettyneitä ettei näin tapahtunut. Maanviljelijäjärjestöt eivät myöskään ottaneet suunnittelijoihin yhteyttä, vaikka yhteyden ottaminen oli yritetty tehdä mahdollisimman helpoksi. Maanviljelijät eivät kuitenkaan jääneet suunnittelussa huomiotta, vaan suunnittelija tai tiepiirin edustaja vieraili esim. useiden sellaisten maanomistajien luona, joiden maata, metsää tai rakennuksia jää tielinjauksen alle. Suunnittelun alussa käytiin myös neuvottelu Pirkanmaan maaseutupiirissä.

Maanviljelijäjärjestöjen kanssa syntynyt tilanne tuo esiin eri suunnitteluvaiheiden välillä olevan tiedonsiirto-ongelman: lupaukset ja muut jälkivaikutusta omaavat kannat on kussakin suunnitteluvaiheessa kirjattava paikkaan, josta seuraavan suunnitteluvaiheen henkilöstö saa sen käyttöönsä. Kolmostien suunnittelussa tämä asia oli jäänyt osittain hoitamatta. Ainoastaan edellistä suunnitteluvaihetta koskevat lausunnot ja poikkeuslupahakemuksista annetut lausunnot käytiin läpi yleissuunnittelun alussa. Sekä konsultit että tilaajapuolen edustajat vaihtuivat, eikä edellisten ja uusien osapuolien välillä ollut riittävää kanssakäymistä, mikä olisi edesauttanut tiedonsiirtoa.

Muita havaittuja puutteita sidosryhmätyöskentelyssä olivat Viialan uuden kunnanjohtajan informoiminen, yhteydenpito Lempäälän yrittäjäyhdistykseen sekä keskeisellä paikalla tielinjauksen alueella sijaitsevan vapaa-ajan asunnon omistajan tavoittaminen. Vapaa-ajan asuntojen omistajiin olisi muutenkin voitu luoda tiiviimpi keskusteluyhteys, mutta tielaitos ei silloin pitänyt asiaa tärkeänä. Asian hoitamista kuviteltiin myös huomattavasti monimutkaisemmaksi kuin mitä se olisi käytännössä ollut. Kaikkien loma-asuntojen omistajien yhteystiedot olisivat löytyneet kuntien rekistereistä. Omistajille olisi voitu lähettää tietoa suunnittelusta ja tilaajan ja konsultin yhteystiedot. Näin omistajat olisivat voineet ottaa yhteyttä esim. ollessaan loma-asunnollaan.

Alueen kuntien luottamus- ja virkamiesten kanssa järjestettiin useita tilaisuuksia. Kunnallisvaalit vaikuttivat suuresti ehdokkaiden kantoihin syksyllä 1992, mutta vuoropuhelu pehmensi luottamusmiesten selkeitä kantoja. Valkeakosken ja Viialan luottamusmiesten kanssa olisi voitu tehdä enemmän yhteistyötä. Luottamusmiesten informoiminen jäi näiden kuntien hankeryhmän jäsenten tehtäväksi.

3.6 Konsultin ja tilaajan rooli vuoropuhelussa

Roolien selkeyttäminen ja niistä keskusteleminen on osa vuoropuhelua. Vuoropuhelussa hyväksytään se, että sidosryhmillä ja niiden edustajilla on useita rooleja, mutta vuoropuhelua hoitavien tilaajien ja konsulttien tulisi pitäytyä yhteen rooliin. Tämä on välttämätöntä ammattietiikan ja hankkeesta annettavan kuvan kannalta. Hankkeen uskottavuus kärsii, jos vuoropuhelua hoitavat ja siihen aktiivisesti osallistuvat tilaajan ja konsultin edustajat alkavat ajaa oman firman etua.

Haastatelluilla oli rooleista hieman erilaiset käsitykset, mutta kaikki olivat yhtä mieltä siitä, että tielaitoksen tulee osallistua vuoropuheluun tilaajan ominaisuudessa ja että konsultilla on eniten tietoa suunnitelmaan liittyvistä asioista. Konsultilla on asiantuntijan rooli ja hän saa suoraa palautetta sidosryhmiltä tilaisuuksissa.

Osa vastanneista halusi tielaitoksen omaksuvan aktiivisemmän roolin vuoropuhelussa, mutta samalla he totesivat, ettei tielaitoksella ole resursseja. Kunnan edustajan läsnäoloa tilaisuuksissa pidettiin tärkeänä ja välttämättömänä. Kunnan edustajat ovatkin olleet mukana useimmissa avoimet ovet-tilaisuuksissa.

Muutammat vastaajista totesivat, että "konsultti on ollut niin näkyvästi esillä, että välillä menee solmuun kumman kanssa tässä oikein pitäisi keskustella." Ihmiset ovat ehkä kokeneet konsultinkin tielaitoksen edustajaksi. Haastateltujen mielestä asia ei ole kuitenkaan aiheuttanut laajemmalti ongelmia.

Yksi tilaajan edustajista uskoi konsulttien saavan jatkossa itsenäisempiä vuoropuhelutehtäviä ja mainitsi, ettei se saa johtaa konsulttifirman omaan mainoskampanjaan tehtävää hoidettaessa.

Yksi haastatelluista ei katsonut vuoropuhelun kuuluvan konsulteille ollenkaan. Virkamiesten kuuluu hoitaa vuoropuhelu. Se, että konsultit saavat hoitaa vuoropuhelun kuvaa hänen mielestään virkamiesten välinpitämättömyyttä koko asiaa kohtaan.

Eri osapuolien rooliin ja työnjakoon liittyy kysymys tavoitteista ja niiden sisäistämisestä. Haastatteluissa tuli esille jo ennestään tiedossa oleva ongelma: suunnitelman tavoitteista ei keskusteltu, eivätkä tavoitteet konkretisoituneet suunnittelun aikana. Vuoropuhelun tavoitteista ja vuoropuheluun osallistuneiden rooleista ei myöskään käyty keskustelua. Itse yleissuunnittelun tavoitteista keskusteltiin vasta kesäkuussa 1992, kun suunnitteluajasta oli puolet käytetty. Tässäkään yhteydessä vuoropuhelun tavoitteista ei keskusteltu, vaan sekä tilaaja että useimmat konsultit tuntuivat yhdistävän vuoropuhelun suunnitelman myymiseen kansalle.

Konsultin itsenäisempi rooli vuoropuhelun toteuttajana edellyttää, että tilaaja antaa konsultille tietyllä tasolla valtuudet vuoropuhelun hoitamiseen. Toinen ääripää, virkamiesten kokonaan hoitama vuoropuhelu tulee tuskin onnistumaan. Vuoropuhelun hoitaminen virkamiestyönä vaatisi myös vielä enemmän asenteiden muutosta ja virkamiehet tulisi myös kouluttaa tehtävään. Rahaa asiaan on turha odottaa taloudellisesti vaikeina aikoina. Tielaitos korostaa myös resurssipulaa: "kaikki miehet on jo töissä."

Kaiken kaikkiaan haastateltujen vastauksista voi vetää sen johtopäätöksen, että sekä konsulttia että tilaajaa tarvitaan vuoropuhelussa, mutta molemmat osapuolet tarvitsevat vielä valmennusta asiaan. Tielaitoksessa tarvitaan monen tason koulutusta ja kehittämistä, jotta saavutettaisiin tässä asiassa riittävä osaaminen. Useinhan ajatellaan, että vuoropuhelua on harastettu jo vuosikymmeniä.

Ongelmatonta ei ole myöskään konsultin tiedon lisääminen: miten konsultin vuoropuhelun asiantuntija neuvoo kollegoitaan ilman, että kokeneet suunnittelijat loukkaantuvat? Aihe vaatii voimallista asenteiden uudelleenpohtimista. Oma asennetta tukevaa kehittämistä ollaan valmiit ottamaan vastaan, mutta sellaista, joka tuntuu sitä uhkaavan, harvemmin.

Useimmat haastatelluista suunnittelijoista huomasivat eron heidän ja vuoropuhelun asiantuntijan käymän vuoropuhelun välillä ja yksi vastanneista myönsi, ettei hän tunne vuoropuhelun menetelmiä tarpeeksi hyvin.

Ammattimaisen vuoropuhelijan ja suunnittelussa teknisen asiantuntijan roolin omaavien henkilöiden käymän vuoropuhelun välillä on eroja, mutta molempia osapuolia tarvitaan ja toiminnassa havaittavia eroavaisuuksia voidaan pienentää tai osapuolet voidaan saada toimimaan siten, että ne täydentävät toisiaan. Ehkä suurimmat erot näiden kahden ryhmän välillä ilmenevät vuoropuheluun asennoitumisessa. Suunnittelijat ovat alansa ammattilaisia ja ihmisten mielipiteet koetaan jossain määrin välttämättömänä pahana. Suunnittelija turhautuu, kun tien linjaa joudutaan muuttamaan jatkuvasti ja hän pääsee suunnittelemaan valittua ratkaisua vasta suunnittelun loppumetreillä. Syynä tähän tilanteeseen oli yhden haastatellun suunnittelijan mielestä se, ettei vuoropuhelua osattu lopettaa ajoissa.

Suunnittelija kokee työn alla olevan suunnitelman hyvin henkilökohtaisena asiana ja menettää helposti objektiivisuutensa suunnitelmaa puolustaessaan. Tällainen tilanne johtaa helposti väittelyyn. Vuoropuhelu vie usein suunnittelijan ilta-aikaa ja myös hyödyllistä työaikaa. Joskus suunnittelijan asennoituminen sidosryhmiä kohtaan koetaan ylimielisenä, vaikka asia ei välttämättä olisikaan näin. Perussyynä tällaiseen tilanteeseen on kommunikoinnin vaikeus: sidosryhmien edustajat ja suunnittelijat puhuvat eri kieltä. Vuoropuhelun onnistuminen edellyttääkin empaattista suhtautumista ja yhteisen kielen löytämistä. Vuoropuhelussa painottuvat pehmeät arvot kovien teknisten arvojen sijaan. Suunnittelija tuntee jäävänsä alakynteen tällaisessa tilanteessa ja kokee vaikeana erilaisten mielipiteiden arvottamisen.

Ammattimaista vuoropuhelua puoltaa se, että tällainen henkilö on koulutettu keskustelemaan sidosryhmien kanssa ja hän osaa myös asettua heidän paikalleen. Tämä koskee niin käytävän keskustelun tasoa kuin esiteltävää aineistoa. Vuoropuhelun asiantuntija osaa myös saada sidosryhmät puhumaan ja saa näin heiltä mahdollisimman paljon tietoa. Asiantuntija osaa valita käytettävissä olevista tekniikoista parhaiten kulloiseenkin tilanteeseen ja ongelmaan sopivat. On varsin todennäköistä, että suunnittelun aikana tulee eteen ennalta arvaamattomia tilanteita, joissa ei välttämättä pärjää valmiilla konsepteilla.

Vuoropuhelun asiantuntijalla tulee olla perustiedot suunniteltavasta hankkeesta, jotta hän pystyisi keskustelemaan sidosryhmien edustajien kanssa.

Vuoropuhelun asiantuntijan rooli voi olla projektissa joku seuraavista:

- **myyntiavustaja**, joka on ei toivottu vaihtoehto. Valitettavan usein asiantuntijan rooli on kuitenkin koettu näin.
- **ymmärrettäväksi tekijä**, joka on tässä suunnittelussa tullut esille mm. tiedotuslehden toimittamisessa ja yleisötilaisuuksissa esitettävän aineiston ja sen esitystavan valinnassa
- **välittäjä, mediaattori**, kun ammattilaiselle annetaan itsenäisempi asema vuoropuhelun organisoimisessa ja toteuttamisessa
- **käyntiin saattaja ja ensiaskelopettaja**, tehtävä, joka on ollut etusijalla tässä projektissa

Tavallaan ammattimaisen vuoropuhelijan perehtyminen suunnitelmaan ja osallistuminen itse suunnitteluun toimii tässä testinä koko projektille: esitetäänkö asiat tarpeeksi ymmärrettävästi, minkälaisia suunnitelmia esitellään yleisölle jne.

Teknisen asiantuntemuksen tarve korostuu mitä pidemmälle suunnittelu etenee, koska keskustelua käydään entistä pienemmistä yksityiskohdista, mutta tämä ei vähennä vuoropuhelun ammattilaisen tarpeellisuutta projektissa. Varsinkin ymmärrettäväksi tekijän tarpeellisuus korostuu mitä yksityiskohtaisempaan suunnitteluun mennään. Suunnittelun alkuvaiheessa, esim. tarveselvitysvaiheessa, voidaan vuoropuhelua käydä pitkälti vuoropuhelun asiantuntijan voimin.

3.7 Julkisen sanan rooli

Yhteistyö joukkotiedotusvälineiden, erityisesti paikallisen lehdistön ja radion kanssa on sujunut hyvin. Yleissuunnittelusta ja valmiista suunnitelmasta on kirjoitettu runsaasti alueen lehdistössä. Paikalliset ja alueelliset lehdet ovat omaksuneet aktiivisen roolin suunnittelua koskevan tiedon välittäjänä sekä keskustelun ja ihmisten herättäjinä. Asialle on myös annettu runsaasti palstatilaa yleisönosastossa.

Lehdistön tiedonvälittäjän rooli on ollut etusijalla silloin, kun suunnittelussa on tapahtunut jotain. Lehdet ovat raportoineet laajasti mm. suunnitelman käynnistämistä, eduskunnan kannanottoa, budjettipäätöksiä, yleisötilaisuuksia, vaihtoehtovalintoja ja suunnitelman valmistumista.

Näiden keskeisten tapahtumien välillä on käyty vilkasta keskustelua hankkeesta. Lehdet ovat haastatelleet ihmisiä ja kirjoittaneet erilaisista mielipiteistä.

Lehdistön asenne suunnitelmaa kohtaan on hieman muuttunut kriittisempään suuntaan suunnittelun edetessä. Suunnitelman julkistamisen jälkeen on kritiikki kohdistunut erityisesti tielaitoksen valintoihin (sama konsultti teki suunnitelman ja ympäristövaikutusten arvioinnin), taloudellisiin laskelmiin ja tien linjaukseen Lempäälän kunnan alueella.

Haastateltavat pitivät lehdistön vaikutusta suurena ja toivat esille sen seikan, että useille ihmisille lehti on ollut ainoa projektia koskeva tietolähde. Yleisesti ottaen lehtikirjoittelua pidettiin asiallisena. Jotkut haastateltavat pitivät ongelmina sitä, että artikkelit kuvaavat usein toimittajan kantaa asiasta ja etteivät toimittajat käytä tausta-aineistoa hyväksi. Julkaisukynnys pitää ylittää raflaavalla otsikolla ja sisältö jää toisarvoiseksi.

Hanke on ollut esillä myös paikallisradioissa (Radio 957, Radio Sata Plus, Ylen Paikallisradio) useaan otteeseen sekä kerran Huomenta Suomilähetysten paikallisuutisissa. Haastateltavat pitivät paikallisradiota tärkeänä tiedon jakajana ja toivoivat, että sitä käytettäisiin jatkossa entistä enemmän hyödyksi.

3.8 Päätöksentekotilanteet

Yleissuunnittelun aikana on ollut erilaisia päätöksentekotilanteita, jotka voidaan ryhmitellä seuraavasti: 1. vuoropuhelun organisointia koskevat päätökset, 2. vuoropuhelusta saadun palautteen huomioon ottamista koskevat päätökset, 3. suunnittelutyön etenemiseen ja ohjaukseen liittyvät päätökset sekä linjausvaihtoehtojen valinta.

Vuoropuhelun organisointiin liittyvät päätökset ovat olleet varsin helppoja ja niistä on vallinnut yksimielisyys tilaajan ja konsultin välillä. Hankeryhmää on informoitu vuoropuhelun kulusta. Palautteen huomioon ottamiseen liittyvät päätökset ovat olleet huomattavasti vaikeampia ja ne ovat olleet pitkälti sidoksissa linjausvaihtoehtojen valintaan: valittua linjausta koskeva palaute on voitu hyödyntää varsin hyvin, mutta hylättyä linjausvaihtoehtoa koskevaa palautetta ei ole voitu hyödyntää samalla tavoin. Tehtäväksi onkin lähinnä vain jäänyt valittujen ratkaisujen perusteleminen hylättyjä ratkaisuja kannattaneille.

Suunnittelutyön etenemisestä ja ohjauksesta ovat päättäneet tilaaja ja konsultti yhdessä. Asioista sopiminen on ollut helppoa, koska tilaajapuolella on ollut yksi henkilö, jonka kanssa on sovittu asioista.

Linjausvaihtoehtojen valinnat ovat olleet suunnittelun aikana eniten työtä vaatineita päätöksentekotilanteita. Valinnoista on keskusteltu sidosryhmien kanssa, erityisesti alueen kuntien luottamus- ja virkamiesten kanssa. Nämä henkilöt olivat kaupungin- tai kunnanhallituksen jäseniä (joskus jopa koko kunnanhallitus koolla) ja kuntien vaikutusvaltaisimpia virkamiehiä. Vaihtoehtovalinnat on tehty hankeryhmässä, joka on antanut kuntien mielipiteille erittäin suuren painoarvon. Muutamat tilaajan edustajat ja konsultit ovat yleissuunnitelman valmistuttua arvelleet, että joitakin vaihtoehtovalintoja olisi ehkä voitu kypsyttellä hieman kauemmin.

Linjausvaihtoehtojen valintaa kommentoitiin haastatteluissa ja mielipiteet asiasta jakautuivat varsinkin Lempäälän Kuivaspään vaihtoehtovalinnasta keskusteltaessa. Osa vastanneista piti oikeina sitä, että kunnan kanta ratkaisi. "Asia on aika pitkälle kunnan sisäinen asia, mutta jos olisi kyse valtakunnallisesta intressistä, niin silloin pitäisi päättää muualla." Kuntien edustajat pitivät luonnollisena, että kunnan kanta omalla alueella on ratkaisevassa asemassa. "Kukin kunta ratkaiskoon itse." Yksi vastanneista totesi, että kaikki ovat saaneet olla mukana ja keskustella. Se ei ole epätasapuolisuutta, että on jouduttu päättämään jonkin perusteella (viittaus kuntien kannanottoihin). Toteutetun menettelyn kannattajat pitivät Kuivaspään vaihtoehtoja tasavertaisina ja siksi myös menettelytapa oli oikein.

Osa vastanneista piti kunnan päätäntävaltaa asiassa epäoikeudenmukaisena, koska on kyse ylikunnallisesta suunnittelusta, jolloin muita perusteita olisi pitänyt painottaa. Toisena perusteluna käytetyn menettelytavan vastustamiseen esitettiin hankeryhmän enemmistön mielipide, joka asettui valitsematta jääneen vaihtoehdon kannalle. Tässä yhteydessä on syytä mainita, että hankeryhmä ei äänestänyt vaihtoehtoista, vaan on kysymys käydyn keskustelun pohjalta syntyneestä mielikuvasta. Osa vastanneista epäili myös, että Kuivaspään ratkaisun kanssa kiirehdyttiin liikaa. Toisaalta Toijalan liittymäpäätöksestä tuli täysin päinvastainen kommentti: liittymäpäätös olisi voitu tehdä nopeammalla aikataululla.

Ympäristöihmiset kiinnittivät huomiota siihen, että hankeryhmä ei ollut ottanut kantaa Kuivaspään vaihtoehtojen ympäristövaikutuksiin eikä asialla ollut sille kuuluvaa painoarvoa päätöksenteossa.

Haastatellut kiinnittivät myös huomiota alueen kuntien erilaiseen tapaan toimia (kuntien päätöksentekokulttuuri) ja totesivat, että olisi hyvä, jos tunnettaisiin se etukäteen. Se helpottaisi päätöksentekoa ja yhteistyötä kunnan kanssa.

Kuntien tunteminen helpottaisi myös vuoropuheluohjelman suunnittelua ja toteutusta. Kuntien erityispiirteet ja -tarpeet voitaisiin ottaa huomioon ja näin edesautettaisiin suunnitteluprosessin läpiviemistä. Jos esim. etukäteen tiedettäisiin kunnan hidas päätöksentekotapa, sen kanssa voitaisiin järjestää enemmän kokouksia, jotta päätös saataisiin yhtä aikaa muiden suunnitteluun osallistuvien kuntien päätösten kanssa.

Päätösten perusteet jäivät usein epäselviksi. Niistä ei keskusteltu riittävästi eikä niitä myöskään kirjattu esim. työohjelmaan tai muuhun suunnittelun aikana syntyneeseen aineistoon. Päätösten perusteleminen vaikuttaa myös siihen, miten uskottavana sidosryhmät pitävät vuoropuhelua. Jos päätöksiä ei pystytä tai ei haluta perustella riittävästi, sidosryhmien on vaikea uskoa projektiin osallistuvien henkilöiden halua toimia avoimesti ja ottaa sidosryhmien mielipiteet huomioon.

3.9 Vaikutusselvitysten merkitys hankkeessa

Vaikutusselvityksistä saatu tieto on ollut esillä avoimet ovet-tilaisuuksissa esim. vaihtoehtojen vertailutaulukoiden muodossa.

Vaikutuksista on myös keskusteltu ympäristöilloissa, pienryhmäta-
paamisissa sekä kuntien virka- ja luottamusmiesten kanssa järjestetyissä
tilaisuuksissa. Erityisen voimak- kaasti ovat nousseet esille hankkeen
ympäristövaikutukset. Päätöksenteki- jät ja asukkaat ovat vaatineet
konkreettisempaa tietoa, syvällisempiä vaikutustarkasteluja ja
havainnollistamista.

Eri linjausvaihtoehtojen kannattajat sekä koko hankkeen vastustajat ja
kannattajat ovat käyttäneet hyväkseen hankkeen vaikutuksia
keskustellessaan asiasta ja perustellessaan kantojaan. Suunnittelun alussa
käytiin keskustelua pitkälti oletusten varassa, mutta suunnittelun edetessä
keskustelu muuttui enemmän tehtyihin selvityksiin perustuvaksi ja
keskustelijat olivat myös valmiita muuttamaan näkökantojaan selvityksiin
perustuen.

Kuntien kanta vaihtoehtovalintoihin näyttää muodostuneen kuntien omien
tulevaisuuden suunnitelmien ja kehitysnäkymien perusteella. Esimerkiksi
Lempäälän kunta asettui kannattamaan ympäristövaikutuksiltaan huo-
nompaa vaihtoehtoa, koska se turvaa päättäjien mielestä kunnan kehitys-
mahdollisuudet paremmin.

Tielaitoksen päätöksenteossa vaikutusselvityksillä on ollut keskeinen rooli,
mutta kuntien ja muiden sidosryhmien näkökannat ovat myös vaikutta-
neet päätöksentekoon

3.10 Ympäristövaikutusten arviointi kolmostien suunnittelussa- periaatteellinen YVA

Ohje "Ympäristövaikutusten arviointimenettely tiehankkeiden suunnitte-
lussa" /5/ ilmestyi loppukesällä 1992, jolloin Vt 3 yleissuunnitteluun käy-
tetystä ajasta oli kulunut noin puolet. Näin ollen ohjeen koko sisältö ei ol-
lut tiedossa, kun yleissuunnitelman työohjelma laadittiin vuoden -92 alus-
sa.

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyä koskevan lakiluonnoksen
mukaan arviointiohjelma laitetaan yleisesti nähtäville ja siitä pyydetään
lausunnot. Tämän jälkeen yhteysviranomaisena toimivan lääninhallituksen
pitäisi koota lausunnot ja antaa oma lausuntonsa, josta käy ilmi miten
ohjelmaa on tarkistettava. Tämä on työvaihe, jota ei tehty täysin ohjeen
mukaisesti: vuoropuhelun ohjelma ja suunnittelun aikataulu esiteltiin
laajasti suunnittelun alussa ja asiasta tiedotettiin. Ympäristöselvitysten
työohjelma (ei arviointiohjelma) käsiteltiin läänin ympäristöyhteis-
työryhmässä, mutta sitä ei laitettu nähtäville. Kaiken kaikkiaan hanketta
käsiteltiin yhteistyöryhmän kokouksissa kolme kertaa.

Suunnitelman tavoitteet kirjattiin, mutta niistä ei syntynyt keskustelua
siten kuin ympäristövaikutusten arviointi edellyttäisi. Hankkeen
lähtökohdat olivat YVAN kannalta huonot: 0 ja 0+ - vaihtoehdot oli hylätty
jo aiemmissa suunnitteluvaiheissa. Keskustelua 0-vaihtoehdosta ei
syntynyt, eikä YVAN kannalta ollut todellisia vaihtoehtoja.

Tehtävänannon suppeus ja raja-
us ovat myös aiheuttaneet ongelmia YVAN
toteuttamiselle.

Olisi toivottavaa, että tehtävänannosta voitaisiin tulevaisuudessa keskustella enemmän, kun työstä sovitaan. Voi olla, että näin tapahtui nytkin, mutta esim. ympäristösuunnittelija ei ollut mukana keskusteluissa.

Valtatien 3 suunnittelu ei täytä kaikkia YVA-lakiehdotuksessa osallistumiselle asetettuja vähimmäisedellytyksiä, koska kansalaisilla ei ole ollut mahdollisuutta osallistua suunnitteluun mahdollisimman aikaisessa vaiheessa. Osallistumisedellytykset ovat olleet hyvät yleissuunnittelun aikana, mutta sidosryhmät eivät voineet osallistua tarveselvityksen ja pääsuuntaselvityksen laadintaan. Näissä vaiheissa informoitiin kansalaisia perinteisen tiedottamisen keinoin. Ehkä on myös syytä muistaa, että suunnittelukulttuuri on muuttunut tarveselvityksen ja pääsuuntaselvityksen ajoista.

Ympäristövaikutusten arviointi vaikutti linjausvaihtoehtoista päätettäessä erityisesti Konhon kohdalla, mutta myös Järviössä ja Vaihmalassa. Lempäälän Kuivaspäässä linjausvaihtoehto valittiin kunnan toivomusten mukaisesti.

Työstä laadittu ympäristövaikutusten arviointiselostus /6/ käsiteltiin läänin ympäristöyhteistyöryhmässä. Työn tulosten käsittelyä varten järjestetty kokous meni kuitenkin raportin oikoluvuksi eikä suunnittelija saanut palautetta työn sisällöstä. Selostus laitettiin nähtäville suunnittelualueen kuntiin. Selostuksesta ei ole annettu lausuntoja ja suunnitelmaa koskevissa lausunnoissakin on kommentoitu ympäristövaikutusten arviointia varsin vähän. Lääninhallituksen rooli arviointimenettelyn yhteysviranomaisena ja YVA:n käytäntö ovat olleet suunnittelun kuluessa vielä kehitteillä. Tielaitos on siirtymävaiheessa hoitanut lääninhallitukselle tulevassa YVA-laissa kuuluvia tehtäviä. Tilanne selkiytynee, kun lääninhallitus ottaa aktiivisemmän roolin YVAn toteuttamisessa.

Vuoropuhelun tulee myös palvella YVAa paremmin tulevilla hankkeilla. Tässä hankkeessa saatiin kokemuksia mm. siitä, mikä ympäristösuunnittelijan ja vuoropuhelun asiantuntijan työnjaon tulisi olla ja mitkä ovat tiiviin yhteistyön edellytykset.

4. SUUNNITTELIJAN ROOLI

4.1 Eri suunnittelijoiden rooli vuoropuhelussa ja suunnittelijoiden vaikutus vuoropuheluprosessiin

Vuoropuheluun ovat vuoropuhelun asiantuntijan lisäksi osallistuneet ympäristösuunnittelija, liikennesuunnittelija, tiensuunnittelija, konsultin projektipäällikkö ja tilaajapuolen projektipäällikkö, tiepiirin projekti-insinööri, tiestöpäällikkö ja suunnittelupäällikkö.

Vuoropuhelun asiantuntija on suunnitellut vuoropuheluohjelman ja vastannut sen toteuttamisesta yhdessä konsultin projektipäällikön kanssa. Vuoropuhelun asiantuntija on osallistunut yleisötilaisuuksiin sekä osaan pienryhmätapaamisista. Pitkät etäisyydet ovat rajoittaneet asiantuntijan osallistumista kuntatapaamisiin ja ympäristöiltoihin. Vuoropuhelun asiantuntija on toiminut Kolmostieto-lehden päätoimittajana ja hän on pitänyt yhteyttä joukkotiedotusvälineisiin, järjestänyt yleisötilaisuudet, lehdistötilaisuudet ym., käynyt läpi yleisötilaisuuksissa esiteltävän aineiston, jotta se olisi mahdollisimman ymmärrettävää, kerännyt palautetta ja tehnyt palauteyhteenvedoja sekä välittänyt palautetta suunnittelijoille sekä keskustellut heidän kanssaan palautteesta ja pitänyt yhteyttä sidosryhmiin.

Vuoropuhelun asiantuntijan roolina on ollut toisaalta ymmärrettävääsitekijänä toimiminen, mutta myös käyntiin saattajana ja ensiaskelopettajana olemista. Hän on myös ollut hyvä ihmisten kuuntelija. Hänen erityisosaamistaan ei ole käytetty projektissa riittävästi hyväksi: asioita on usein junailtu vanhaan tyyliin kysymättä asiantuntijan mielipidettä. Vuoropuhelun asiantuntija on kyllä pidetty ajantasalla tapahtumista, mutta asioita olisi voitu pohtia enemmän yhdessä hänen kanssaan.

Ympäristösuunnittelija on osallistunut sidosryhmien määrittämiseen, hoitanut yhteyksiä ympäristöviranomaisiin ja -järjestöihin, osallistunut yleisötilaisuuksiin, kunta- ja pienryhmätapaamisiin. Ympäristösuunnittelijan laatima ympäristövaikutusanalyysi, perusselvitykset ym. aineisto ovat olleet olennainen osa vuoropuhelussa käytettyä aineistoa. Ympäristöasiat ovat olleet keskeisiä tässä projektissa, mikä on omalta osaltaan korostanut ympäristösuunnittelijan roolia.

Ympäristösuunnittelija on ollut empaattinen kuuntelija ja keskustelija. Häntä revittiin välillä liikaakin eri suuntiin. Tiensuunnittelijat olisivat esim. usein halunneet häneltä pikakommentteja tien linjaukseen liittyvistä ympäristökysymyksistä antamatta aikaa rauhassa miettiä ja selvittää asioita.

Liikennesuunnittelija on osallistunut projektin edustajana alueen kunnissa käynnissä olevien tieverkkosuunnitelmien koordinoitinkokouksiin, hän on ollut mukana lähes kaikissa kuntatapaamisissa, pienryhmätapaamisissa ja yleisötilaisuuksissa.

Liikennesuunnittelijalla on ollut ennestään hyvät suhteet alueen kuntiin, mikä edesauttoi vuoropuhelua kuntien kanssa. Liikennesuunnittelijalla onkin ollut keskeinen rooli vuoropuhelussa kuntien kanssa. Ongelmaksi asian uskottavuuden kannalta on muodostunut se, että liikennesuunnittelija on ollut liikkeellä myös edustamansa yrityksen markkinoijana.

Tiensuunnittelija on osallistunut yleisötilaisuuksiin ja hän on ottanut kantaa siihen, miten palaute voidaan ottaa huomioon suunnitelmassa.

Tiensuunnittelijan roolin analysointia vaikeuttaa se, että tehtävää hoitanut henkilö vaihtui kesken suunnittelun. Ensimmäiselle tiensuunnittelijalle ei ehtinyt muodostua aktiivista roolia ja hänen työnsä jatkaja keskittyi kriitikon rooliin. Hänen oli vaikea täysin hahmottaa yleissuunnittelun tehtäväkenttää, koska hän oli tätä suunnittelutyötä ennen tehnyt pääasiassa rakennussuunnitelmia.

Konsultin projektipäällikkö on osallistunut yleisötilaisuuksiin, valvonut, että saatu palaute otetaan mahdollisimman hyvin huomioon ja perustellut miksi jotain palautetta ei voida ottaa huomioon. Projektipäällikkö on myös pitänyt yhteyttä keskusvirastoihin ja osallistunut muutamiin kunta- ja maanomistajatapaamisiin. Konsultin projektipäälliköllä on ollut tärkeä rooli ihmisten kuuntelijana ja asioista keskustelijana. Hän on käytöksellään viestinyt ihmisille, että hän välittää heidän mielipiteistään.

Tilaaajapuolen projektinjohtaja on ollut aktiivisesti mukana vuoropuhelussa. Hän on osallistunut lähes kaikkiin tilaisuuksiin, kokouksiin ja tapaamisiin ja hän on pitänyt yhteyttä joukkotiedotusvälineisiin. Hän on myös ollut se henkilö, joka on viime kädessä päättänyt miten kussakin tilanteessa toimitaan. Sidosryhmät ovat pääasiallisesti ottaneet yhteyttä joko häneen tai vuoropuhelun asiantuntijaan. Tilaaajan projektinpäällikkö on ollut projektin sympaattinen kärkihahmo, joka on aikaa ja vaivaa säästämättä käynyt esim. tapaamassa useimpia tien alle jäävien maiden omistajia heidän kotonaan.

Tilaaajan projekti-insinööri on osallistunut yleisötilaisuuksiin sekä joihinkin maanomistaja- ja kuntatapaamisiin. Projekti-insinööri asuu yhdessä suunnittelualueen kunnassa. Pääosa tämän kunnan yhteydenotoista on suuntautunut hänelle. Kuntalaiset ovat kokeneet hänet toisaalta oman kylän poikana, joka pitää heidän puoliaan ja toisaalta henkilönä, joka edesauttaa kunnan arvokkaiden luontokohteiden tuhoutumista uuden tien myötä.

Edellä mainittujen henkilöiden lisäksi piirin suunnittelupäällikkö, tiestöpäällikkö ja ympäristösuunnittelija ovat osallistuneet muutamiin yleisötilaisuuksiin. Piirin suunnittelupäällikkö on myös kirjoittanut Kolmostietolehteen artikkelin.

4.2 Miten vuoropuhelu ja YVA ovat vaikuttaneet suunnittelijan työhön ?

Tähän kysymykseen tuli erilaisia vastauksia eri haastateltavilta todennäköisesti siksi, että haastateltavilla oli erilaiset roolit hankkeessa.

Konsulttipuolen projektipäällikön mielestä työ on tullut mielenkiintoisemmaksi vuoropuhelun mukaan tulon myötä. "Vuoropuhelu ei ole riesa aina-

Konsulttipuolen projektipäällikön mielestä työ on tullut mielenkiintoisemmaksi vuoropuhelun mukaan tulon myötä. "Vuoropuhelu ei ole riesa ainaakaan tässä laajuudessa, kuuluu työhön. Suunnittelutyö on tullut vaativammaksi; pitää ottaa enemmän asioita huomioon. [Toisaalta], suunnittelu on myös tullut helpommaksi, koska saa enemmän tietoa [sidosryhmiltä]."

Tiensuunnittelija, joka tuli työhön mukaan toisen tiensuunnittelijan sairastuttua keskellä suunnittelua, oli sitä mieltä, että "tekeminen on ollut jaksoittaista, nykivää. Myös stressaavampaa ja epävarmempaa. Työmäärä on lisääntynyt jo sinänsä vuoropuhelun vuoksi. Esimerkiksi eri intressipiirien ajantasalla pitäminen on työlästä. Päätöksenteko on viivästynyt. Detaljisuunnitteluun on jäänyt vähän aikaa." Tien-suunnittelija olisi myös kaivannut edellisten suunnitteluvaiheiden tarkempaa läpikäymistä suunnittelun alussa ja enemmän suunnittelijoiden keskinäisiä palavereja, joissa olisi käsitelty palautetta.

Hän totesi, että insinöörit eivät välttämättä tunne vuoropuhelun menettelytapoja. "Välillä on tuntunut siltä, että vuoropuhelua on viety eteenpäin kahdella eri tavalla: insinöörimäisesti ja ammattivuoropuhelijan tavoin. Eri henkilöillä on myös näyttänyt olevan erilaiset tavoitteet vuoropuhelussa."

Tielaitoksen projektipäällikön mielestä työ menee enemmän henkiselle puolelle. "Ihmisten kanssa keskusteleminen on ollut iso osa työtäni. Itse asiassa yksi päätöistäni."

Tielaitoksen projekti-insinööri totesi, että "ilman vuoropuhelua suunnittelu olisi helpompaa. Tieto lisää tuskaa. Henkisesti työ on raskaampaa. En ole pihistellyt avoimuudessa. On toisaalta aika raskasta olla omassa kotikunnassaan tekemässä toisten mielestä järjettömiä tekoja. Sen puolustaminen on ollut joskus aika raskasta."

Toinen tielaitoksen edustaja myönsi, että vuoropuhelu vie aikaa (erityisesti iltaiikaa), mutta se on mielenkiintoista. "Ihmisten tapaaminen on aina mukavaa. Olen oppinut, että nopeasti tehty päätös ei välttämättä ole paras mahdollinen."

Yksi konsultin edustaja ei oikein osannut sanoa miten vuoropuhelu oli vaikuttanut hänen työhönsä. Hän oli ottanut vuoropuhelun lähinnä mahdollisuutena tehdä edustamaansa toimistoa tunnetuksi ympäristökunnissa. Vastaaja totesi myös, että ympäristöasiat ovat nousseet tässä projektissa todella esille ja niistä asioista hän ajattelee nyt hieman eri tavalla. Kanssakäymisen määrä on ollut eri kertaluokkaa kuin aikaisemmissa suunnitteluhankkeissa.

Yhden kunnan hankeryhmäedustajalle tämä oli ensimmäinen kerta, kun hän osallistui vuoropuheluun ja hän oli tyytyväinen siihen, että oli päässyt puhumaan tielaitoksen edustajien kanssa suoraan. Hänellä oli yleisesti ottaen positiiviset kokemukset hankkeen vuoropuhelusta.

Ympäristösuunnittelija pitää ehdottoman välttämättömänä ja isestäänselvyytenä käytyä vuoropuhelua ja sen laajuutta. Näin sen pitäisikin mennä normaalistikin suu- rissa hankkeissa. Vuoropuhelu ja YVA lisäävät työn määrää huomattavasti ja selvitysten vaatimustaso nousee.

Työnjako, tavoitteiden asettelu ja hankkeen kokonaiskoordinointi on tällaisessa hankkeessa erityisen tärkeitä. YVA ja vuoropuhelu mielletään vieläkin erillisiksi asioiksi koko prosessissa.

5. VUOROPUHELUN VAIKUTUKSET SUUNNITTELUUN

5.1 Miten eri sidosryhmät ovat antaneet palautettaan

Yleissuunnitelmasta on annettu sekä kirjallista että suullista palautetta. Suullista palautetta ovat antaneet mm. virka- ja luottamusmiehet sekä kunta- että keskusvirastotasolla. Suuri osa tästä palautteesta on kirjattu kokouksista tehtyihin muistioihin. Kahdenkeskiset keskustelut sen sijaan ovat raportoimatta. Suullista palautetta on saatu myös sidosryhmiltä. Tämä palaute on kirjattu muistiin ja on mietitty miten se voidaan ottaa huomioon. Osa suullisesta palautteesta on todennäköisesti jäänyt kirjaamatta ja tämä on yksi niistä asioista, jotka tulee hoitaa paremmin tule- vissa projekteissa. Esimerkiksi yleisötilaisuuksissa on käyty paljon keskusteluja ja projektin edustajat ovat kirjanneet keskusteluja kirjavasti: osa on kirjannut koko keskustelun, osa pääkohtia ja osa vain omasta mielestään tärkeät asiat, jolloin asian välittyminen muille projektiin osallistuville on ollut hänen oman arvostelukykynsä varassa.

Kirjallista palautetta ovat antaneet järjestöt (esim. Lempäälän yrittäjäyhdistys ja Akaan ympäristöyhdistys), kyläyhteisöt ym. sekä yksittäiset kansalaiset. Järjestöt ovat antaneet kirjallista palautetta käsiteltyään asiaa kokouksessaan ja muodostettuaan virallisen kantansa esim. linjausvaihtoehtoihin. Kyläyhteisöt ym. ovat antaneet kirjallista palautetta linjausvaihtoehtoista ja keränneet nimilistan kantansa tueksi. Nimilistoissa on useita samalla käsialalla kirjoitettuja sekä lapsen käsialalla kirjoitettuja nimiä, mikä tekee todellisen kantansa ilmaisseiden määrän arvioinnin vaikeaksi. Yksityiset kansalaiset ovat antaneet kirjallista palautetta yleisötilaisuuksissa täyttämällä tilaisuuksissa jaettuja lomakkeita tai lähettämällä lomakkeen postitse tilaisuuden jälkeen ilmaisessa palautuskuoressa.

Osa annetusta palautteesta on johtanut jatkokeskusteluihin esim. tapauksissa, joissa maanomistaja on ilmaissut halukkuutensa antaa tielinjauksen mennä talonsa päältä. Osa palautteesta on myös sisältänyt kysymyksiä, joihin on vastattu.

Palautetta on tullut suunnittelun aikana noin 700 henkilöltä. Suurin osa palautteesta on koskenut Kuivaspään linjausvaihtoehtoja, Konhon tai Jumusensalmen vesistönylitystä, tielinjausta Toijalassa Nahkialanvuoren ja Terisjärven kohdalla sekä hankkeen tarpeellisuutta sinänsä. Palaute on ollut asiallista ja se on aikaansaanut useita keskusteluja ja tarkennuksia. Palauteyhteenvedo on esitetty liitteessä 2.

5.2 Eri sidosryhmien kannanottojen vaikutukset suunnitteluun

Eri sidosryhmien palautteen vaikuttavuus voidaan jakaa sidosryhmien mukaan neljään ryhmään. Kaikista eniten painoarvoa on ollut kuntien kannanotoilla, koska suunnittelua ohjannut hankeryhmä valitsi linjausvaihtoehdot kuntien toivomusten mukaisesti. Toisena tulevat maanomistajat, joiden maita tai rakennuksia jää tien alle.

Näiden kanssa on käyty neuvotteluja tien linjauksesta. Osa maanomistajista on ilmaissut halukkuutensa antaa maitaan / rakennuksiin lunastettavaksi ja osa on vaatinut tien linjaamista toisten maanomistajien maiden kautta, koska ovat halunneet turvata maatalouselinkeinonsa säilymisen jatkossa. Molemmat kannat on pyritty ottamaan mahdollisuuksien mukaan huomioon, mutta välillä on jouduttu etsimään kompromissiratkaisua yhdessä maanomistajien kanssa.

Eri osapuolia tyydyttävät ratkaisut ovat löytyneet ja viimeisten yleisötilaisuuksien perusteella maanomistajat tuntevat olevan melko tyytyväisiä valittuun linjaukseen. Muutamat maanomistajat toivovat vielä tehtyjen päätösten aukirepimistä ja jo hylättyjen vaihtoehtojen valitsemista tiesuunnitelman pohjaksi.

Kolmanneksi suurin vaikutus on ollut yhdistysten kannanotoilla, erityisesti ympäristöjärjestöjen, yrittäjien ja riistanhoitoyhdistysten kannanotoilla. Yrittäjät ovat ehkä saaneet äänensä kaikista parhaiten kuuluviin saattaessaan kantansa alueen kuntien tietoon. Kuntien perustelujen mukaan alueen elinkeinoelämän kehitysnäkymillä on ollut suuri painoarvo linjausvaihtoehtoista päätettäessä.

Kaikista vähiten ovat vaikuttaneet alueen muiden asukkaiden mielipiteet. Näillä muilla asukkailla tarkoitetaan henkilöitä, jotka eivät omista maata / rakennuksia tien välittömällä vaikutusalueella ja jotka eivät ole mukana luottamustoimissa tai yhdistystoiminnassa. Yksi syy, miksi alueen muiden asukkaiden kommenttien vaikutus on ollut niin pieni on se, että heidän palautteensa ei ole ollut yhtä konkreettista kuin esim. maanomistajilta saatu palaute. Usein muilta alueen asukailta saatu palaute on ollut periaatteellisella tasolla; miten tulisi toimia, millaista liikennepoliittikkaa maassamme tulisi harjoittaa jne. Toki tällaisetkin kommentit on käyty läpi, mutta palautteen huomioon ottaminen on pitkälti arvoista ja arvostuksista sekä korkeammalla tasolla tehdyistä päätöksistä riippuvaista. Projektin henkilöstöllä ei ole ollut mahdollisuutta ottaa kantaa liikennepoliittisiin kysymyksiin, vaikka onkin hyvin selvästi nähtävissä, että tarvetta yleiseen liikennepoliittiseen keskusteluun olisi.

Muutamat haastatellut sivusivat vastauksissaan kansalaisten vaikutusmahdollisuuksia ja totesivat vaikutusmahdollisuuksista yleissuunnittelun aikana seuraavaa: "kun on olemassa väyläkäytävä, johon tie pitää suunnitella, vaihtoehdot ovat aika vähissä. Sidosryhmät pitää saada ymmärtämään, että heidän palautteensa avulla voidaan tehdä hienosäätöä. Valitut ratkaisut tulee myös pystyä perustelemaan sidosryhmille." Monet haastatellut arvioivat kansalaisten vaikutusmahdollisuuksien parantuneen tien suunnittelussa ja vertasivat tilannetta parikymmentä vuotta sitten vallinneeseen käytäntöön.

5.3 Miten palaute on parantanut suunnitelman laatua

Palautteen vaikutusta suunnitelman laatuun voidaan tarkastella esim. yhteiskunnan, maanomistajan tai muun alueen asukkaan ja suunnittelijan kannalta.

Yhteiskunnan kannalta on edullista, että maanomistajien kanssa tehtyjen sopimusten turvin saadaan tiestä turhat mutkat pois. Esim. Jumusensalmen vs. Konhovuolteen linjauskysymyksessä päädyttiin halvempaan ja ympäristövaikutuksiltaan pienempään vaihtoehtoon, mikä parantaa hankkeen kannattavuutta ja alueen ympäristön laatua. Käyty vuoropuhelu on myös parantanut hankkeen hyväksyttävyyttä.

Tie vaikuttaa alueen asukkaiden elämisen laatuun. Palautteen huomioon ottaminen vähentää asukkaille tiestä koituvia haittoja ja parantaa näin suunnitelman laatua. Esim. yleissuunnittelun aikana maanomistajien kanssa yhteistyössä paikalleen asetettu tielinja koetaan vähemmän haittaa aiheuttavaksi kuin pelkästään suunnittelijoiden vetämä linjaus.

Suunnittelija on saanut sidosryhmiltä hyödyllistä tietoa alueesta (mm. ympäristöillat ja luonnonharrastajilta saatu alueen kasvillisuutta ja eläimistöä koskeva tieto) ja uskoo näin tehneensä työnsä paremmin kuin jos hänen olisi vain pitänyt luottaa itse hankkimaansa aineistoon. Hyvin hoidettu vuoropuhelu lisää myös sekä suunnittelijan että tilaajan mielenrauhaa.

Normiajattelu on suunnittelijoiden keskuudessa vielä vahvoilla ja tästä johtuen osa suunnittelijoista uskoo vuoropuhelun voivan heikentää suunnitelman laatua, kun suostutaan sellaisiin sidosryhmien ehdotuksiin, jotka eivät ole syntyneet suunnittelijan työpöydällä.

Konkreettisesti palautteen suunnitelman laatua parantava vaikutus näkyy mm. Kylmäkosken Järviön kylän yksityistiejärjestelyissä, tielinjauksessa Toijalan-Viialan kaatopaikan läheisyydessä ja Lempäälän Vaihmalassa.

5.4 Vuorovaikutteisen suunnittelun edut ja haitat

Yksi suurimmista vuoropuhelun käymisestä koituvista eduista on mahdollisuus saada aikaan ratkaisu, jonka sidosryhmät hyväksyvät. Näin turvataan hankkeen viivytyksetön eteneminen edellyttäen, että hankkeelle löytyy rahoitus. Sidosryhmät voivat viivyttää hankkeita vuosikausia näin halutessaan, mutta kun kaikille on tarjottu mahdollisuus osallistua suunnittelun aikana, saatetaan välttyä tällaiselta viivytystaistelulta.

Hankkeen viivytyksettömän etenemisen turvaamiseen liittyy myös vuoropuhelun kustannuksia pienentävä vaikutus: kun sidosryhmät ovat mukana hankkeen suunnittelussa, hankkeen suunnitteluun käytettävä kokonaisaika pienenee. Suunnitteluaika voi vuoropuhelun myötä pidentyä jossain suunnitteluvaiheessa, mutta kokonaisuutena sillä on kuitenkin positiivinen vaikutus hankkeen ajoitukseen. Vuoropuhelun kustannuksia säästävä vaikutus riippuu kuitenkin viimekädessä hankkeen rahoituksesta. Jos hanke ei toteudu suunnitellussa aikataulussa, on vaara, että osa suunnitelmista vanhentuu ja ne joudutaan tekemään uudelleen. Hankkeen toteutuksen siirtyminen on sidosryhmille hyvin turhauttavaa varsinkin, jos suunnitelmat joudutaan uusimaan. Useat suunnitteluun osallistuvat sidosryhmät ja niiden edustajat osallistuvat aktiivisesti ja tuntevat työnsä silloin menneen hukkaan.

Vuoropuhelu antaa yksittäiselle kansalaiselle mahdollisuuden osallistua. Henkilön ei tarvitse kuulua organisoituneeseen ryhmään voidakseen osallistua. Kansalaisilla on ollut mahdollisuus ottaa yhteyttä suunnittelua hoitavaan tahoon aikaisemminkin, mutta osallistumista ei silloin aktivoitu alentamalla yhteydenottokynnystä eikä järjestetty keskustelutilaisuuksia. Yleensä suunnittelusta tiedotettiin ja järjestettiin esittelytilaisuus suunnitelman valmistuttua.

Vuoropuhelu lisää työmäärää ainakin siinä suunnitteluvaiheessa, jolloin vuoropuhelu käynnistetään. Vuoropuhelu muuttaa myös suunnittelijan työn luonnetta ja vaatii uudenlaisia valmiuksia, joita on käsitelty tässä raportissa aikaisemmin. Ehkä tässä yhteydessä on kuitenkin syytä mainita yksi vuoropuheluun hyvin keskeisesti vaikuttava asia: vuoropuhelu vaatii toteuttajaltaan tietynlaista luonnetta, eikä näin ollen sovi kaikille. Hyvästä suunnittelijasta ei saada kouluttamalla hyvää vuoropuhelijaa, ellei henkilö suhtaudu asioihin avoimesti ja omaa kyvyn kuunnella ja keskustella malttiaan menettämättä. Hyvä vuoropuhelija pystyy myös ottamaan välimatkaa omaan työhönsä ja arvioimaan omaa työtänsä kriittisesti.

Yhdeksi vuoropuhelua hankaloittavaksi tekijäksi voi osoittautua luottamusmiesten osallistumattomuus. Luottamusmiehiä on vaikea saada mukaan tai he haluavat "erillisen" vuoropuhelun. Luottamusmiehet katsovat, että he ovat kansan valitsemia edustajia, eikä heidän tarvitse osallistua tavalliseen vuoropuheluun. Jos luottamusmiehet olisivat tiiviisti mukana vuoropuhelussa, he sitoutuisivat tehtyihin ratkaisuihin ja kuulisivat mitä mieltä kansalaiset ovat hankkeesta. Tätä kautta hankkeen aikana kerätty palaute tulisi myös paremmin luottamusmiesten tietoon. Tällä hetkellä on tilanne se, ettei palautetta oteta huomioon esim. kuntien lausunnoissa tai rahoituspäätöstä tehtäessä. Näin ollen luottamusmiehet voivat tehdä vuoropuhelulla aikaansaadusta ratkaisusta poikkeavia päätöksiä.

Sekä projektiorganisaatioon että sidosryhmiin kuuluvilla voi olla vääränlaisia odotuksia vuoropuhelun suhteen. Vuoropuhelua on mm. pidetty suunnitelman markkinointina, mikä on heikentänyt prosessin uskottavuutta. Sidosryhmät taas ovat kuvitelleet, että suunnitelma tehdään täysin heidän toiveittensa mukaan piittaamatta laatuvaatimuksista ym. Virheellisten odotusten korjaaminen on kuitenkin ehkä vuoropuhelun ongelmista helpoiten ratkaistavissa, koska asia korjaantuu hyvän ja oikein kohdistetun tiedottamisen myötä.

Suunnittelutoimeksiantojen rajaukset hankaloittavat joskus vuoropuhelun läpivientiä: kansalaiset haluaisivat keskustella asioista laajemmin, mutta toimeksianto ei tarjoa tähän mahdollisuuksia. Sidosryhmät haluaisivat keskustella koko asuin- ja elinympäristönsä ongelmista pienen detalji-ratkaisun sijaan tai he haluaisivat keskustella maassamme harjoitettavasta liikennepolitiikasta.

Vuoropuhelua ja sen menestyksellistä toteuttamista eniten haittaava ongelma on vuoropuhelun lähtökohta-asetelma.

Vuoropuhelua ruvetaan käymään, kun halutaan rakentaa uusi tie, rautatie, metro, lentoasema jne. sen sijaan, että lähdettäisiin liikkeelle ihmisten tarpeista; kysyttäisiin ihmisiltä miten he haluavat ratkaista jonkun tietyn ongelman tai mille asioille pitäisi tehdä jotain.

5.5 Vuoropuhelun kustannukset

Tämän suunnitteluvaiheen vuoropuhelun kustannusosuus on hieman yli 10 % konsultin budjetista. Tilaajan kustannusosuutta ei ole laskettu. Yleissuunnittelun luonne tekee kustannusten laskemisen vaikeaksi: vuoropuhelua on käyty laajasti ja siihen on osallistunut useita henkilöitä, joiden työajasta on vaikea erottaa juuri vuoropuhelulle kuuluvaa osaa. Kansainväliset vuoropuheluoppaat ehdottavat vuoropuhelun budjetiksi 5-10% projektin kokonaisbudjetista.

Haastatellut suhtautuivat vuoropuhelun kustannuksiin yleensä ymmärtäväisesti. Vuoropuhelu "saa maksaa, jos sillä saavutetaan asetetut tavoitteet. Sitä kannattaa käyttää." Työmäärän koki yksi haastateltu ongelmallisena, mutta hän totesi, että on ymmärrettävä, että "siihen pakostakin menee rahaa. On myös tajuttava, etteivät ympäristöasiat ole ilmaisia."

Haastateltavat myönsivät, että vuoropuhelun kustannuksilla täytyy olla joku raja, mutta eivät osanneet sanoa mikä se raja olisi. "Täytyy suhteuttaa kuhunkin tapaukseen erikseen. Pienessäkin hankkeessa saattaa olla tarvetta käydä vuoropuhelua laajasti. Joku sanoi, että kerrotaan piillä. Hankkeen sisään rakennettu asia. Se on suunnittelukäytäntöä."

Haastatellut arvelivat myös, että tielinjauksen suunnitteluun käytettävä summa tulee pienenemään ja vaikutusselvityksiin, vuoropuheluun ym. käytettävä rahamäärä kasvamaan.

5.6 Vuoropuhelussa käytettyjen tekniikojen vaikutus osallistumiseen

Vuoropuhelussa käytettävien tekniikojen valintaan vaikuttavat seuraavat tekijät: vuoropuhelun tavoitteet, käytettävissä olevien tekniikojen vahvuudet ja heikkoudet sekä projektin henkilökunnan resurssit.

Vuoropuhelun asiantuntija suunnitteli vuoropuheluohjelman näitä periaatteita noudattaen. Kuitenkin on hyvä huomata tässä yhteydessä, että vuoropuhelun tavoitteista ei oltu keskusteltu, joten ohjelman laatija joutui arvaamaan mitä nämä tavoitteet ovat. Vuoropuhelun asiantuntijalla on kokemusta käytettävissä olevista tekniikoista ja niiden vahvuuksista ja heikkouksista. Projektin henkilökuntaan kuului useita sellaisia henkilöitä, joiden kanssa asiantuntija ei ollut työskennellyt aikaisemmin. Näin ollen hän joutui arvioimaan projektin henkilökunnan resursseja, vahvuuksia ja heikkouksia aikaisempaan kokemukseensa perustuen.

Työn kuluessa on käynyt ilmi, että vuoropuheluun osallistuneet tilaajan ja konsultin edustajat ovat muodostaneet hyvän tiimin ja täydentäneet toisiinsa. Ryhmässä on ollut alueen kuntien ja olosuhteiden tuntemusta, suunnittelutietoutta, ympäristötietoutta ja vuoropuhelukokemusta.

Ryhmään kuuluu myös henkilöitä, joilla on paljon henkilökohtaisia kontakteja alueen kuntiin ja muihin tärkeisiin sidosryhmiin.

Valituilla tekniikoilla haluttiin edesauttaa sidosryhmien tiedonsaantia ja tiedon lisäämistä. Osallistuminen haluttiin tehdä mahdollisimman helpoksi viemällä tilaisuudet ihmisten omaan elinpiiriin ja järjestämällä ne siten, ettei kukaan tunne oloaan epämukavaksi.

Vuoropuheluohjelmaa suunniteltaessa pidettiin mielessä, että suomalaisten osallistumisen ongelmana on edelleen se, että ihmiset täytyy houkutella mukaan sen sijaan, että he itse ottaisivat yhteyttä projektin henkilökuntaan. Näin ollen tilaisuuksista tiedotettiin voimakkaasti. Vuoropuheluohjelmassa pyrittiin ottamaan myös huomioon suunnittelualueen ominaispiirteet. Tällä tarkoitetaan lähinnä kaupunkilaisten ja haja-asutusalueella asuvien välillä olevia eroja osallistumisessa, mutta toisaalta myös hämäläisyyttä. Hämäläisyys näkyi vuoropuheluohjelmassa siten, että asioiden kypsyttelylle ja eri tahojen välisille keskusteluille varattiin runsaasti aikaa.

Työn aikataulusta tiedotettiin myös tehokkaasti. Kaupunkilaisia on jossain määrin vaikeampi saada osallistumaan kuin haja-asutusalueella asuvia. Koska suunnittelualue sijaitsi suurimmaksi osaksi maaseudulla, vuoropuhelussa ei tarvittu käyttää paljon aikaa ja muita resursseja ihmisten aktivoimiseen. Kun ihmiset olivat saaneet tietää hankkeesta, he osallistuivat avoimiin oviin, lukivat Kolmostietoa, kirjoittelivat lehtiin, juttelivat naapurien kanssa jne. Useiden ihmisten osallistuminen oli myös säännöllistä.

5.7 Suunnittelua koskeva ja yleinen liikennepoliittinen keskustelu

Kansalaisilla on rajalliset mahdollisuudet vaikuttaa asioihin suoraan ja ilmassa on merkkejä siitä, että ihmiset ovat turhautuneet edustukselliseen demokratiaan. Kansan valitsemien edustajien katsotaan pettäneen kansan luottamuksen; ajavan omaa ja puolueensa etua unohtaen keneltä he ovat viime kädessä saaneet mandaatin asioiden hoitoon. Kun yksityinen ihminen löytää vaikutuskanavan, tässä tapauksessa vuoropuhelun, sitä käytetään kaikenlaisen tiedon levittämiseen esim. liikennepoliitiikasta keskustelemiseen.

Yksi haastatelluista tarjosi toisenlaisen selityksen liikennepoliittiseen keskusteluun. Hänen mielestään hanketta ei ole perusteltu tarpeeksi hyvin ja juuri se on johtanut yleiseen liikennepoliittiseen keskusteluun. Yleissuunnitteluvaihe olisi voitu perustella paremmin, mutta yleisesti ottaen hankkeesta on kirjoitettu paljon. Ehkä syynä onkin se, etteivät julkisuudessa esiintyneet perustelut tunnu järkeviltä.

Yhtenä syynä liikennepoliittiseen keskusteluun voi olla myös kansalaisten ja suunnittelijoiden erilainen aikaperspektiivi. Useimmat ihmiset elävät tätä päivää eivätkä mieti miltä maailma näyttää esim. 20 vuoden kuluttua, mutta suunnittelussa on kysymys tulevaisuuteen varautumisesta käytettävissä olevin ennustein.

Useimmat ennusteet perustuvat liikenteen kasvuun ja tällä hetkellä ihmisten on vaikea uskoa, että heillä voisi olla varaa ostaa lisää autoja ja liikkua enemmän esim. 20 vuoden kuluttua.

Mitä sitten liikennepoliittiselle palautteelle voisi tehdä? Mikä olisi hyvä ajankohta käydä liikennepoliittista keskustelua? Kenen tehtävä se on ja kuka maksaa? Laajempaa liikennepoliittista keskustelua kaivataan, mutta sen aikaansaaminen ei tule olemaan helppo tehtävä. Herättääkseen mielenkiintoa, keskustelulla tulisi olla jotain merkitystä päätöksenteossa ja kukapa päättäjä haluaisi kaventaa valtaansa näin tärkeässä kysymyksessä.

6. VUOROPUHELUN JA YVAN KEHITTÄMISMAHDOLLISUUDET

Tässä luvussa esitetyt parannusehdotukset, epäkohdat ja ehdotukset eri suunnitteluvaiheissa toteutettavasta vuoropuhelusta pohjautuvat pääosin valtatie 3 Toijala - Kuljun yleissuunnittelusta saatuihin kokemuksiin, mutta kirjoittajien kokemukset muista hankkeista ovat myös vaikuttaneet asiaan.

6.1 Kehittämistä vaativat asiat

Tavoitteiden asettelu, arvo- ja periaatekeskustelu

Tämä koskee koko hanketta sekä vuoropuhelua ja ympäristövaikutusten arviointia. Keskustelut tulisi aloittaa mahdollisimman aikaisessa vaiheessa. Valitettavan usein nämä asiat kuitataan vetoamalla aikaisempiin päätöksiin.

Vuoropuhelun tulosten raportointi

Suunnitteluun osallistuvat sidosryhmät haluavat tietää, miten heidän mielipiteensä vaikutti. Vuoropuhelun tulokset tulisi esittää suunnitelman valmistumisen yhteydessä ja tuloksista tulisi keskustella hankkeen suunnittelua ohjaavissa ryhmissä.

Vuoropuhelun kytkentä suunnitteluun

Vuoropuhelu on osa suunnittelua, mutta se koetaan usein erilliseksi ja ulkopuoliseksi kokonaisuudeksi. Vuoropuhelun kytkeminen suunnitteluun vaatiitivistä yhteistyötä, hyvää tiedonvälitystä ja ehkä joskus tarvitaan myös asenteiden muutosta. Jos vuoropuhelu koetaan välttämättömäksi pahaksi tai riesaksi, se mieluummin koetaan suunnittelusta erilliseksi osaksi.

Havainnollistaminen

Jotta sidosryhmät pystyisivät muodostamaan kuvan siitä, miltä hanke tulee näyttämään, täytyy suunnitelmat esitellä havainnollisesti jo luonnosvaiheessa. Pelkkä valmiin suunnitelman havainnollistaminen ei riitä. Asian toteuttaminen vaatii rahaa, mutta myös suunnittelijoiden asenteiden muutosta. Havainnekuvien tulisi esittää rakentamisen jälkeen vallitsevaa tilannetta eikä esim. tilannetta 10 vuotta rakentamisen jälkeen. Suunnitteluprosessi sinänsä on jo pitkä ajanjakso ja on vaikea kuvitella tilannetta vuosikymmeniä rakentamisen jälkeen, kun usein tarkasta rakentamisajankohdastakaan ei ole varmuutta.

Tiedonkulku kunnissa

Vuoropuhelun toteuttajien tulee huolehtia siitä, että kaikki tietoa tarvitsevat myös saavat sitä.

Suunnittelun organisointi

Vuoropuhelun tarpeet otetaan huomioon suunnittelua organisoitaessa ja perustettavien asiantuntija-, hanke- ym. ryhmien rooleista keskustellaan.

Konsultin ja tilaajan rooli vuoropuhelussa

Tästä asiasta on keskusteltu kohdassa 3.6.

Vuoropuhelun rooli eri suunnitteluvaiheissa

Tätä asiaa pohditaan kohdassa 6.3, mutta asia vaatii edelleen kehittämistä erityisesti eri suunnitteluvaiheissa käytettävien vuoropuhelutekniikkojen osalta.

Vuoropuhelun rooli päätöksenteossa

Tätä asiaa on käsitelty kohdassa 5.4. Jotta vuoropuhelu tulisi paremmin otettua huomioon kunnallisessa ja valtiollisessa päätöksenteossa, luottamusmiehet on saatava mukaan vuoropuheluun.

Vuoropuhelun tekniikat

Uusien tekniikoiden testaus, sopivat tekniikat eri suunnitteluvaiheisiin ja ongelmatilanteisiin, valmiudet käyttää eri tekniikkoja.

Alueellisten erojen huomioon ottaminen

Haja-asutusalueet ja taajamat asettavat erilaiset vaatimukset vuoropuhelulle. Vuoropuheluun vaikuttaa myös alueen ikäjakauma, elinkeinot ja alueen sijainti.

Luottamusmiesten osallistuminen

Luottamusmiehet tulee saada aktiivisemmin mukaan sidosryhmien kanssa käytävään vuoropuheluun sen sijaan, että heidän kanssaan käydään keskusteluja suljettujen ovien takana. Käytännössä tämä voitaisiin järjestää esim. ns. kyläkokouksena, jolloin luottamusmiehet kutsuvat sidosryhmät koolle kertomaan mielipiteistään.

Vuoropuhelua tekevien henkilöiden valmiudet

Vuoropuhelua tekevät ihmiset tarvitsevat lisää tietoa vuoropuhelutekniikoista, arvojen huomioon ottamisesta, rooleista ym. vuoropuheluun vaikuttavista tekijöistä.

6.2 Miten vuoropuhelu ja ympäristövaikutusten arviointi palvelevat parhaiten toisiaan

Tavoiteasettelu

Ympäristövaikutusten arvioinnin ja vuoropuhelun tavoitteet tulisi miettiä samanaikaisesti, jotta ne eivät olisi ristiriidassa toistensa kanssa ja jotta kaikille olisi selvää mihin pyritään.

Ohjelmointivaihe

Ympäristösuunnittelijan ja vuoropuhelun asiantuntijan yhteistyö on ensiarvoisen tärkeää ohjelmointivaiheessa, jotta ympäristösuunnittelija ja vuoropuhelun asiantuntija eivät suunnittele kahta erillistä kuulemisohjelmaa. (Yleisötilaisuudet, YVA-lain mukainen kuuleminen).

Lähtöaineisto

Ympäristövaikutusten arvioinnissa ja vuoropuhelussa käytettävä lähtöaineisto on pääosin yhteistä, joten lähtöaineiston läpikäyminen ja hyödyntäminen voidaan tehdä yhteistyössä välttäen päällekkäistä työtä.

Työnjako ja pelisäännöt

Koska ympäristösuunnittelijan ja vuoropuhelun asiantuntijan työssä on paljon yhteistä, on työnjaosta ja pelisäännöistä sovittava heti työn alussa, jotta vältetään päällekkäisen työn tekeminen ja toisaalta jonkin tehtävän tekemättä jättäminen.

Miten lomitetaan normaali hankkeeseen liittyvä vuoropuhelu ja YVAN kuulemiset

Lakiehdotus ympäristövaikutusten arvioinnista ei sisällä yksityiskohtaista ehdotusta osallistumisen järjestämisestä, mutta se sisältää pakolliset kuulemiset, jotka on lomitettava luontevasti muuhun suunnitteluun ja vuoropuheluun.

YVA-lakiehdotuksessa ei ole ohjeita osallistumisen järjestämisestä

Ympäristösuunnittelijan ja vuoropuhelun asiantuntijan yhteistyön tarvetta lisää osallistumisen järjestämistä koskevien ohjeiden puuttuminen. Ympäristösuunnittelija käyttää tässä asiassa hyväkseen vuoropuhelun asiantuntijan ammattitaitoa.

Miten arviointiselostuksen käsittely lomittuu muun suunnittelun ja vuoropuhelun kanssa

YVAN lausuntovaihe on ongelmallinen. On esimerkkejä hankkeista, joissa muu suunnittelu on kokonaan pysähdyksissä arviointiselostuksen lausuntovaiheen ajan, koska asiaa ei ole muuten pystytty kytkemään suunnitteluun järkevästi.

Yhteistyökykyisyys

Ympäristösuunnittelijan ja vuoropuhelun asiantuntijan tulisi tehdä tiivistä yhteistyötä, mikä vaatii molemmilta osapuolilta paljon.

Miten ihmiset saadaan tietoisiksi YVAsta ?

Ihmiset ovat erittäin kiinnostuneita ympäristöstään, mutta he eivät vielä tiedä mitä ympäristövaikutusten arviointi merkitsee ja mitkä heidän vaikutusmahdollisuutensa ovat. Aukkaiden osallistuminen ensimmäisiin YVA-kokeiluhankkeisiin on ollut varsin vähäistä. /7/ Ympäristövaikutusten arviointimenettely on monimutkainen asia ja sen selittäminen kansalaisille on vaativa, mutta välttämätön tehtävä.

Vuoropuhelun asiantuntijan ja ympäristösuunnittelijan on tunnettava toistensa työnsä

Yhteistyön sujuminen ja työn suorittaminen vaatii, että osapuolet tuntevat toistensa työnsä edes päällisin puolin.

6.3 Vuoropuhelu eri suunnitteluvaiheissa

Tarveselvitys ja pääsuuntaselvitys

Ensimmäisessä suunnitteluvaiheessa käynnistettävä vuoropuhelu antaa hyvät edellytykset hankkeen jatkosuunnittelulle ja toteutukselle. Vuoropuhelun mahdollisuuksia lisää se, että vuoropuhelu voidaan aloittaa "puhtaalta pöydältä" ja sidosryhmät pääsevät mukaan heti alussa.

Sekä tarve että pääsuuntaselvityksessä olisi hyvä tuoda asiat esille ongelmoina tarjoamatta valmiita ratkaisumalleja. Tämä on vaativa tehtävä, koska se edellyttää, etteivät vuoropuhelijat asetu alun alkaen jonkin ratkaisun taakse. Tarveselvitystä voidaan esim. tehdä uuden tien rakentamisesta, mutta vuoropuhelun ja muun selvitystyön kautta voidaankin päätyä ongelman ratkaisemiseen vanhaa tietä parantamalla tai raideliikennettä parantamalla. Jotta näin laaja-alaista keskustelua / suunnittelua voitaisiin käydä, tarvittaisiin koko suunnittelujärjestelmän muutosta. Nykyisessä järjestelmässä ei tule kyseeseen ratkaisu, että tielaitoksen tekemässä tarveselvityksessä päädyttäisiin ehdottamaan raideliikenteen parantamista uuden tien rakentamisen sijaan esim. käytyyn vuoropuheluun, ympäristöselvityksiin ja taloudellisiin laskelmiin perustuen.

Tarveselvitys ja pääsuuntaselvitys tarjoavat hyvät mahdollisuudet laajaan keskusteluun hankkeen tavoitteista, periaatteista ja arvoista.

Käsiteltävien asioiden käsitteellisyys ja periaatteellisuuden vuoksi vuoropuhelu pitäisi keskittää organisoituneisiin ryhmiin. Erilaiset interaktiiviset vuoropuhelutekniikat soveltuvat tähän suunnitteluvaiheeseen hyvin.

Yleissuunnittelu

Periaatteessa tässä raportissa analysoitu valtatie 3 yleissuunnittelussa toteutettu vuoropuhelu käy esimerkiksi yleissuunnitteluvaiheen vuoropuhelusta. Vuoropuhelua käydään yleissuunnittelussa periaatteella kaikki sidosryhmät mukaan. Ratkaisuja etsitään ja ideoidaan yhdessä sidosryhmiensä kanssa niin kauan, että löydetään ratkaisu, jonka kanssa useimmat sidosryhmät voivat "elää."

Ratkaisuvaihtoehtojen havainnollistaminen korostuu tässä vaiheessa ratkaisujen konkretisoituessa. Sidosryhmille on kerrottava, että havainnekuvat eivät ole kaikilta yksityiskohdiltaan oikeita, vaan pyrkivät antamaan kokonaiskuvan siitä miltä ratkaisu näyttää.

Käytettävien tekniikoiden merkitys korostuu yleissuunnittelussa tehtävän vuoropuhelun luonteen vuoksi.

Vuoropuhelun on tavoitettava kaikki, mikä merkitsee sitä, että osallistuminen on tehtävä mahdollisimman helpoksi ja eri sidosryhmien tarpeet huomioon ottavaksi. Käytettävien tekniikoiden tulisi myös aktivoida sidosryhmiä osallistumaan.

Tiesuunnittelu

Tiensuunnitteluvaiheella on painolastinaan edelliset suunnitteluvaiheet ja niiden aikana tehdyt virheet tai havaitut puutteet. Tiesuunnitelman vuoropuheluohjelman suunnittelu vaatii näin ollen edellisten suunnitteluvaiheiden läpikäymistä. Vuoropuheluohjelma suunnitellaan siten, että se ottaa huomioon edellisissä suunnitteluvaiheissa havaitut puutteet sekä annetut lupaukset.

Tiesuunnitteluvaiheessa asiat konkretisoituvat ja suunnittelualue supistuu. Sidosryhmät on kuitenkin käytävä läpi lähes samassa laajuudessa kuin yleissuunnittelussa. Kaikille tarjotaan mahdollisuus osallistua.

Tiesuunnittelun vuoropuhelu kytkeytyy yleisiin yhteiskuntasuhteisiin ja voidaanakin puhua ns. tienpidon vuoropuhelusta.

Tiesuunnitteluvaiheessa käydään paljon kahdenkeskisiä neuvotteluja maanomistajien kanssa. Pienryhmätapaamisia järjestetään esim. tietyn alueen ratkaisuihin keskustelemista varten.

Rakennussuunnittelu ja rakentaminen

Rakennussuunnittelun ja rakentamisen yhteydessä ei ole hankkeeseen kohdistuvaa erityistä vuoropuhelua, vaan tässä vaiheessa on kysymys tiepiirin asiakasprojektista yhteyksineen ja tiedonvälityksineen.

7. TIESUUNNITTELUVAIHEEN VUOROPUHELUOHJELMA

Seuraavassa käydään lyhyesti läpi ehdotus tiesuunnittelun vuoropuheluohjelmaksi. Ohjelma ottaa huomioon yleissuunnittelun puutteet ja ennen yleissuunnittelua annetut lupaukset, jotka eivät olleet tiedossa yleissuunnittelun aikana. Ohjelma noudattelee yleissuunnittelun ohjelmaa muutamien muutoksin ja tarkennuksin. Ohjelma on pitkälti suunnittelijan ja tiepiirin näkemys ja voisi olla eduksi kysyä myös sidosryhmien mielipidettä asiasta. Käytännössä asia voitaisiin toteuttaa postikyselynä, jossa kysyttäisiin mielipidettä yleissuunnittelun vuoropuhelusta. Mitä hyvää, mitä huonoa, mitä toivoisit tiesuunnittelun vuoropuhelulta jne. Jos tällainen kysely päätetään tehdä, se pitäisi tehdä pian, sillä yleissuunnittelun päättymisestä on kohta puoli vuotta aikaa ja asiat alkavat vähitellen unohtua.

Seuraavassa esitettyjä ehdotuksia aikataulutettaessa on muistettava lisätä tielain edellyttämät kuulutukset ja käytävä läpi tiesuunnitelmaohjeen taulukko "tiesuunnittelijan tärkeimmät yhteydet tiesuunnitelman laatimisen aikana." /7/

Tiesuunnitelman luonne on osittain ristiriidassa vuoropuhelun avoimuuden vaatimusten kanssa. Tiesuunnittelun aikana ratkotaan hyvinkin henkilökohtaisia asioita esim. maan lunastuksiin ja korvauksiin liittyen. Ihmiset haluavat keskustella näistä kysymyksistä kahdenkesken kaikessa rauhassa, eikä avoimet ovet-tilaisuus ole tällaisiin keskusteluihin sopiva paikka. Toisaalta avoimet ovet-tilaisuuksissa ja esim. tiedotuslehdessä voidaan avoimesti keskustella yleisistä periaatteista ja luoda luottamuksellinen ilmapiiri.

Yhteistyö eri viranomaistahojen kanssa korostuu tiesuunnitelman aikana ja sitä kautta myös tiedonkululle, erityisesti täsmällisen teknisen tiedon osalta asetettavat vaatimukset kasvavat.

Tiesuunnitteluvaiheessa kiinnitetään erityistä huomiota seuraaviin ryhmiin ja asioihin, joissa havaittiin puutteita.

Maanviljelijäjärjestöt, joille oli tarveselvityksen yhteydessä luvattu, että yleissuunnittelun aikana otetaan yhteyttä.

Yrittäjäyhdistykset, jotka saivat yleissuunnittelun aikana tietoa kunnista, mutta eivät suunnittelijoilta tai tiepiiriltä.

Avoin tiedonkulku kuntien kanssa. Kuntien ympäristösihteerit aktiivisemmin mukaan.

Luottamusmiesten mukaansaaminen yleisötilaisuuksiin.

Painopistealueet

Maanomistajat mukaanluettuna loma-asuntojen omistajat. Tielinjan hiominen ja melusuojauksesta ym. ratkaisusta ja korvauksista neuvottelemisen.

Suunnitelman havainnollistaminen jo suunnittelun kuluessa, jotta sidosryhmien on helpompi keskustella hankkeesta ja sen vaikutuksista.

Tekniikat

- * kahdenkeskiset neuvottelut maanomistajien kanssa sekä pienryhmätapaamisia alueittain maanomistajien kanssa
- * olemassa olevien organisaatioiden hyödyntäminen
- * avoimet ovet
- * Kolmostieto, tiedotteet
- * "kyläkokous" (luottamusmiesten koolle kutsuma kokous, jossa he kuulevat sidosryhmien mielipiteitä)

Laajuus

Vuoropuhelun laajuus määräytyy käytettävissä olevan suunnitteluajan ja muiden resurssien perusteella, mutta resurssit tulisi jakaa seuraavien periaatteiden mukaan:

- * pääpaino maanomistajissa
- * muutama avoimet ovet-tilaisuus
- * Kolmostieto useammin kuin yleissuunnittelun aikana, jotta lehteä voidaan käyttää keskustelufoorumina. Tämä edellyttää samalla aineiston nopeampaa kulkua lehteen, entistä valmiimmassa kunnossa.

LÄHDELUETTELO

- /1/ Höyssä Matti ja Lahti Matti. 1992. Moottoritievaihtoehtojen vaikutuksia välillä Hämeenlinna - Tampere. Esitelmä Tie ja Liikenne-päivillä 14-15.10.1992
- /2/ Valtatie 3 välillä Toijala - Kulju. Yleissuunnitelma. 1992. Hämeen tiepiiri.
- /3/ Bleiker Hans ja Annemarie. Citizen Participation Handbook 1990. Institution for Participatory Management and Planning. Monterey, CA, USA.
- /4/ Kolmostieto-lehti. Kolme numeroa vuosilta 1992-93. Viatek.
- /5/ Ympäristövaikutusten arviointimenettely tiehankkeiden suunnittelussa. 1992. Tielaitoksen ohjeita. Helsinki
- /6/ Valtatie 3 välillä Toijala - Kulju. Yleissuunnittelu. Ympäristövaikutusten arviointiselostus. 1992. Hämeen tiepiiri. Viatek.
- /7/ Tiesuunnitelma. Sisältö ja esitystapa. 1992. Tielaitoksen ohjeita. Helsinki. s. 22-23.

LIITE 1**Yleissuunnitteluun osallistuneet sidosryhmät**

Alueen asukkaat	Kuivaspään kylätoimikunta
Kylmäkosken kunta	Makkarantien hoitokunta
Lempäälän kunta	Pirkanmaan maaseutupiiri
Toijalan kaupunki	Hämeen Sähkö
Valkeakosken kaupunki	Jalannin riistanhoitoyhdistys
Viialan kunta	Imatran Voima
Ympäristöministeriö	Ahtilan kylätoimikunta
Monoa moottoritielle-liike	Tampereen ratakeskus
Museovirasto	Pirkanmaan liitto
Lempäälän yrittäjäyhdistys	Akaan ympäristöyhdistys
Tampereen vesi- ja ympäristöpiiri	Lentilän asukasyhdistys
Valkeakosken lintuharrastajat	Toijalan moottorivenekerho
Toijalan Seudun Erämiehet ry	Hämeen lääninhallitus
Toijalan Seudun Kalamiehet ry	Tampereen Kauppakamari
Lempäälän kunnan kylien neuvosto	
Tampereen kasvitieteellinen yhdistys	
Lempäälän ympäristönsuojeluyhdistys	
Lempäälän seudun riistanhoitoyhdistys	
Lempäälän-Tampereen seudun metsänhoitoyhdistys	
Kylmäkosken seudun metsänhoitoyhdistys	
Suomen luonnonsuojeluliitto, Tampereen piiri	
Tampereen Kauppakamarin Toijalan Paikallistoimikunta	

LIITE 2

Valtatie 3 välillä Toijala Kulju

Yhteenveto saadusta palautteesta

PALAUTE	MITEN HUOMIOITU
1. Kalasääsken pesät otettava huomioon (Valkeakosken lintuharrastajat)	Asiaan on löydetty lintuharrastajia tyydyttävä ratkaisu. Esim. osa pesitä voidaan tarvittaessa siirtää.
2. Koko seutu on riistan suositamaa aluetta. Riistanhoitoyhdistys edellyttää, että tie eristetään aidalla ja sille rakenne taan riistan kulkuväyliä. Paras ratkaisu olisi viedä tie jossain kohden tunneliin tai tehdä rotkojen ylle siltoja. (Lempäälän riistanhoitoyhdistys)	Tämän asian ratkaiseminen tulee ajankohtaiseksi tiensuunnitteluvaiheessa. Asia jätetään odottamaan.
3. Pohjavesialueet kierrettävä mahdollisimman kaukaa, koska rakennetut suojaukset ovat herkkiä rikkoontumaan.	Pohjavesialueita ei voida täysin kiertää, mutta nykyisin käytävissä olevat suojausmenetelmät estävät tässä tapauksessa pohjavesien pilaantumisen. Tampereen vesi- ja ympäristöpiiri hyväksyy linjauksen.
4. Tie on turha; tuo saasteita; pilaa pohjavedet.	Päästömäärät pysyvät samoina, mutta ne kohdistuvat alueille, joilla on vähemmän asukkaista. Näin ollen päästöjen negatiiviset vaikutukset vähenevät.
5. Moottoritie pitäisi rakentaa mahdollisimman pian.	Tämä asia riippuu rahoituksesta.

6. Tien tulee kiertää mahdollisimman kaukana ihmisten asunnoista.	Tämä on yksi tärkeä suunnittelun lähtökohta, mutta kun liikutaan asutuilla alueilla, tämä ei onnistu joka kohdassa. Tielinjaus sivuaa asutusta ainoastaan muutamassa kohdassa. Melunsuojaus suunniteltu näille alueille.
7. Varma päätös ratkaisusta saisi tulla pian. Ihmiset eivät jaksa enää odottaa.	Tämä asia on tiedostettu, mutta toteutuminen riippuu päättäjistä.
8. Moottoritie on tarpeeton.	Aikaisemmat selvitykset ovat osoittaneet, ettei Helsinki-Tampere-valtatien liikennöitävyys- ja liikenneturvallisuus-ongelmia voida poistaa nykyistä tietä parantamalla.
9. Miksi tietä ei voitu viedä Rapolanharjun kautta ?	Muinaismuistojen suojelun vuoksi.
10. Nykyinen kolmostie olisi pitänyt leventää.	Moottoritien rakentaminen on mahdotonta Rapolanharjun kautta. Pitkällä tähtäimellä nykyisen tien leventäminen ilman 2+2-kaistaisuutta ei ole liikennöitävyyden ja turvallisuuden kannalta riittävä toimenpide.
11. Uuden pääväylän rakentaminen tulee suorittaa niin tutkitusti, että liikenteen tuoma hyöty parantaa asujaimiston oloja, lisää toimeentulomahdollisuuksia ja vahingoittaa ympäristöä mahdollisimman vähän. Huonosti hoidettu ympäristö on todettu asujaimiston viihtymättömyyden aiheuttajaksi ja jopa huonon työmotivaation alkujuureksi.	Nämä ovat nykyaikaisen tien suunnittelun kulmakiviä.
12. Ysitietä ei tarvita, ei ole liikenteellisiä tarpeita. Minkä takia Turun suunnalle tällainen koukkaus.	Hyödynnetään moottoritietä mahdollisimman pitkälle myös Tampere-Turku suunnan sekä Valkeakoski-Turku suunnan liikenteelle.

13. Joukko Järviön asukkaita tarjosi vanhaa tiepohjaa (Vt:n länsipuolella kylän keskellä) uudeksi tielinjaksi.	Ysitie säilyy nykyisellä paikallaan Järviössä eli uutta maata ei tarvita tietä varten.
14. Linjataan uusi tie sivumaan tai kohtaamaan palsta (Jokiario nr:o 2:5) siten, ettei se jakaudu kahtia.	Palsta ei jakaudu kahtia.
15. Järviön Rätön 2:18 asuintalo voidaan viedä.	Tämä tarjous on helpottanut suunnittelua. Talo jää tielinjan alle.
16. Saarikonmäen kiertävä tienlinjaus sai laajan kannatuksen.	Ysitien linjaus kulkee Saarikonmäen pohjoispuolitse eli on valittu ehdotuksen mukainen linjaus.
17. Joen ylitykselle löytyy kova pohja.	Kyllä
18. Tie olisi vietävä Toijalan kaatopaikan ja Viialan rajan väliin.	Tämä linjaus on valittu.
19. Vähäjärven ympäristöhaitat on minimoitava.	Ysitie säilyy Vähäjärven kohdalla nykyisellä paikallaan.
20. Hiihtotunneli Vt 9 ja Tarpianjoen välille. Tunneli Järvihaaviston palstalle Mortin mutkan eteläpuolelle.	Kävi ilmi, että tunnelin rakentaminen ei ole taloudellista, koska alueella hiihtää vain pari ihmistä.
21. Sallinkulmalla Viiala - Toijala paikallistie ja teollisuusliittymämahdollisuudet. Hirsikankaalle kanjonia pitkin kaatopaikan eteläpuolelta upottaen tie kanjoniin ja käyttäen materiaali Jumusenvuolteeseen.	Yksi liittymä on mahdollista toteuttaa. Tielinja kulkee kaatopaikan pohjoispuolitse. Tämä linjaus on valittu Toijalan ja Viialan edustajien kanssa käytyjen keskustelujen perusteella.
22. Asutukselle koituvat haitat minimoitava Järviön kylän kohdalla.	Haitat on minimoitu ja asukkaiden yhteydet on turvattu

23. Tie tunneliin Nahkialan-vuoressa.	Tämän vaihtoehdon toteutusmahdollisuudet on selvitetty. Ratkaisu on erittäin kallis ja siitä on luovuttu. Liikenneministeriön ja Ympäristöministeriön edustajien kanssa on keskusteltu asiasta.
24. Moottoritie ei tuo mitään hyvää toijalalaisille.	
25. Rätön isäntä toivoi tien sijoitet- tavaksi sähkölinjan kohdalle.	Tielinja noudattaa suurin piirtein sähkölinjan reittiä.
26. Moottoritie Terisjärven kohdalla mahdollisimman paljon Nahkialanvuoren suuntaan. (lintuharrastajat)	Tielinja on kokonaan kuivalla maalla (aikaisemmin osittain vedessä). Liikennemelusta ei ole todettu olevan suurta haittaa linnustolle.
27. Ilmoonkallio kannattaa kiertää.	Ilmoonkallion länsireuna jää tien alle eli aluetta ei pystytä täysin kiertämään.
28. Ilmoonkalliosta löydetty Rooman vallan aikaisia rahoja ym. esineitä. Alue on arvokas luontokohde.	Museovirastolta pyydetään selvitykset asiasta ennen lopullisten suunnitelmien vahvistamista.
29. Hevosniityn ja Ilmoonkallion kohdalla tielinja pitäisi painaa länteenpäin.	Tätä ehdotusta ei ole mahdollista toteuttaa, koska se pidentäisi tien pituutta ja tekisi siihen turhan mutkan.
30. Tielinja metsään pois viljelysmailta.	Tie pyritty sijoittamaan pääasiassa metsään tai metsän ja pellon rajavyöhykkeelle. Tien alle jää myös peltoa.
31. Herkät rantamaisemat tuhoava tielinjaus, joka katkaisee Toijalan kaupungin vesistöyhteyden, on huonosti ratkaistu ympäristökysymys.	
32. Lentilän asuntoalueen suojaksi rakennettava meluvalli.	Melunsuojaus rakennetaan niille alueille, joilla ohjearvot ylittyvät.

33. Satamatien varrella runsaasti melulle herkkiä toimintoja.	Asia ratkaistaan Satamatien suunnittelun yhteydessä. Tämä on kaupun- gin oma erillishanke.
34. Satamatien liittymävaihtoehto on tuhoisa.	Toijalan kaupungin sisääntulo- liikenteen järjestämiseksi on tutkittu erilaisia vaihtoehtoja. Satamatien liittymällä on sekä huonoja että hyviä vaikutuksia.
35. Kehittää uusia liittymä- vaihtoehtoja Toijalaan !	Ympäristönäkökohdat ja kau- punkirakenne huomioon ottaen muita vaihtoehtoja ei ole löyty- nyt.
36. Ulkoilureittiyhteydet ranta- alueelle turvattava (Toijala).	Asia on otettu huomioon. Ulkoilureitit turvataan.
37. Terisjärven kohdalle raken- nettava meluvalli linnuston ja asutuksen suojaksi.	Asia ratkaistaan tiesuunnitel- mavaiheen aikana. Meluvallin rakentamiselle ei ole esteitä.
38. Makkaraniemen tieyh- teydet säilytettävä.	Tieyhteydet säilytetään. Asian yksityiskohtaisempi ratkaise- minen jää tiensuunnitteluvai- heeseen.
39. Tie Nahkialanvuoren poh- joisosan kautta solassa. Taivallahti ja Rätönjärvi suojeltava esim. meluval- lein. Mustasaaren- Ju- musenniemen-Alhonlahden lehtoalue tulee säilyttää (Akaan ympäristöyhdistys)	Tie kulkee pääosin leikkauksessa Terisjärven kohdalla. Lehtoalue säilyy, koska vesistönylitys ta- pahtuu Konhonvuolteen kautta.
40. Adressi, jonka allekirjoittajat vastustavat moottoritien linjausta Toija- lan keskustan kautta.	Tien vieminen esimerkiksi Toijalan länsipuolitse ei ole liikennetaloudellisesti kan- nattavaa, koska matka piteneisi. Toijalan keskustan länsipuolella ei ole tielle vapaata maastokäy- tävää.
41. Jumusensalmen linjauksen vastustajien kaksi adressia. Ei perusteluja kannalle.	Vesistön ylitys tapahtuu Neitsytsaaren kautta.
41. Jumusenniemen vaihto- ehdon kannattajien adressi.	Linjauksesta luovuttiin suurten ympäristövaikutusten takia.

42. Väinölän (1:119N), Rantalehdon (116)11B ja Rantalehdon (116)11A sekä Pelto-Pärilän tilojen omistajat vastustavat Konhon vaihtoehtoa.	Vesistön ylitykselle oli vain kaksi vaihtoehtoa, joista valittiin Konhon vaihtoehto pienempien ympäristövaikutustensa vuoksi.
43. Akaan ympäristöyhdistyksen mielestä Konhon nykyisen sillan vierestä tapahtuva vesistön ylitys Neitsytsaaren kautta on ympäristönsuojelullisesti huomattavasti parempi vaihtoehto kuin Jumusenniemen kautta menevä vaihtoehto.	Tämä on yksi niitä perusteluja, miksi vesistönylitys suunniteltiin Konhon nykyisen sillan ja Neitsytsaaren kautta.
44. Konhon vaihtoehto huomattavasti parempi.	Tämä vaihtoehto on valittu jatkosuunnittelun pohjaksi.
45. Konhon vaihtoehto haittaa vähemmän Toivettulan alueen asutusta.	" "
46. Konhon vaihtoehdolle on löydetty asukkaiden mielpiteet hyvin huomioon otta-va linjaus.	
47. Moottoritietä ei saa tuoda Konhonvuolteeseen. Tie peittää järven.	Eritasoliittymä sijoittuu järveen sellai seen kohtaan, joka on matala ja jonka käyttöarvo on alentunut mm. vesikarin takia.
48. Jumusenniemi tulee säilyttää luonnontilassaan. Toista yhtä kaunista paikkaa ei löydy!	Linjausvaihtoehdosta on luovuttu.
49. Jumusensalmi on paljon parempi paikka vesistön-ylitykselle. Liittymätkin tulevat järkevimmiiksi. Meluhaitta on suurin piirtein yhtä paha molemmissa vaihtoehdoissa.	Linjausvaihtoehdosta on luovuttu suurten ympäristövaikutusten vuoksi.
50. Loma-asutus vastustaa Konhon tai Jumusen vaihtoehtoa loma-asunnon sijainnista riippuen.	Linjaus on suunniteltu siten, että siitä koituu mahdollisimman vähän haittaa asutukselle.

51. Tie olisi sijoitettava jompaan kumpaan rantaan Jumusenniemiellä. Ei keskelle, sillä se turmelee koko niemen.	Linjausvaihtoehdosta on luovuttu.
52. Rapolanharju joudutaan "kärräämään" Konhon täyttömaaksi	Tien rakentamisen massatalous on selvitetty ja tienrakentamisesta jää ylimääräisiä massoja. Rapolanharjun "kärrääminen" ei ole tarpeen. Tarvittavat maamassat saadaan tien leikkauksista.
53. Konhon vaihtoehto pirstoo Konhon aluetta.	Yhteistyössä alueen maanomistajien kanssa on yritetty löytää ratkaisu, joka pirstoo aluetta mahdollisimman vähän.
54. Joukko alueen tilanomistajien vesistönylitystä koskevia kommentteja.	Kommentit on otettu huomioon mahdollisuuksien mukaan.
55. Koivistonjärven länsireunalla sijaitsevat asuinrakennukset on kierrettävä mahdollisimman kaukaa.	Linjaa on suunnittelun aikana siirretty länemmäksi metsän puolelle.
56. Koivistonjärven länsireunan asutus tarvitsee moottori-tien alituksen.	Alikulku suunnitellaan.
57. Herralanvuori säilytettävä koskemattomana. Harvinainen erämaa kalliosto lähellä asutusta. (useita kommentteja)	Kunnalla on maankäyttösuunnitelmia Herralanvuoren alueella. Suunnitelmien mukaan yhdystie on linjattu kulkemaan Herralanvuoren läpi.
58. Katepalintietä ei tarvita. Siitä on enemmän haittaa kuin hyötyä.	Moottoritien rakentaminen ei edellytä Katepalintietä.
59. Ansami, 2:26 Nallinmäki toivoi riittävästi tilaa tiehen tai että talo viedään.	Tiejärjestelyjen vuoksi tie on linjattu siten, että talo puretaan. Tämä tarjous on helpottanut linjauksen suunnittelua.
60. Onnela (184) toivoi, että linja pysyy idässä tai että koko tila menee lunastukseen.	Linja pysyy idässä.

61. Ottakaa huomioon peurojen kulkureitti.	On huomioitu. Yksityiskohtaisemmat ratkaisut tiensuunnittelussa.
62. Olavi Peltolan talon päältä saa mennä.	Talon päältä ei tarvitse mennä.
63. Moottoritietä ei voida viedä Jumusensalmen poikki !	Moottoritie on suunniteltu linjattavaksi Konhonvuolteen kautta.
64. Onko Mäyhjärven itäpuolinen linjaus mahdollinen ?	Tämä ei olisi hyvä ratkaisu. Tiestä tulisi hyvin mutkainen ja se ei palvelisi Lempäälän keskustaa.
65. Rekola 1:15 toivoi linjausta mahdollisimman lähelle Liponselän rantoja.	Ehdotus on otettu huomioon. Tie menee tilasta noin 200 m päässä
66. Tie linjattava Lipon alueella metsien kautta.	Tie kulkee metsissä.
67. Herralan, Kuivaspään ja Sarvikkaan asukkailta koottu 124 nimen adressi Kuivaspään läntistä vaihtoehtoa vastaan. Perusteluissa todetaan mm. seuraavaa: - läntinen vaihtoehto vaikuttaa tuhoavasti maisemaan - estää ja rajoittaa kohtuuttomasti yksitien itäpuolella asuvien kulkua kunnan nauhataajamaan päin - lopettaa tai vaikeuttaa elinkeinonharjoittamista ja hävittää asunnot - tuhoaa kaikilta adressin allekirjoittaneilta asumisviihtyvyyden suurin melu- ja saastehaittojen vuoksi	Perustelut huomioitu, mutta vaihtoehtovalinnassa päädyttiin läntisen vaihtoehdon kannalle. Läntinen linjaus turvaa paremmin Lempäälän kunnan kehitysmahdollisuudet.

<p>68. Suojalan kylän lausunto Kuivas pään itäistä lin- jausta vastaan. Peruste- luissa todetaan mm. seu- raavaa:</p> <ul style="list-style-type: none">- tilojen pirstoutuminen aiheuttaa suurta haittaa maataloudelle- moottoritien estevai- kutukset ovat suuret- ympärivuotinen huvila- asutus menettää merkityksensä- vaihtoehto kulkisi liian läheltä Lempäälän pohja- vesi- ja vedenottoalueita, jolloin lyijysaasteet ja tie- suola pilaisivat pohjave- det.	<p>Valittiin läntinen linjaus.</p>
<p>69. Herralan ja Kuivaspään kyläyhteisön jäsenet (42 nimeä) vaativat tien raken- tamista läntisen linjauksen mukaisesti mm. seuraavista syistä:</p> <ul style="list-style-type: none">- kyläyhteisö on jo nyt rik- konainen. Itäinen linjaus pirstoisi alueen lo- pullisesti ja halkaisisi vii- meisenkin ehjän alueen.- läntinen linjaus turvaa paremmin maatalouden toimintaedellytykset- itäinen linjaus halkoo eläinten asuinalueita- lasten koulumatkat muuttuvat vaarallisem- miksi, jos itäinen vaih- toehto toteutuu.	<p>Valittiin läntinen linjaus.</p>

70. Lempäälän kunnan kylien neuvosto vastustaa moottoritien rakentamista ja ehdottaa moottoriliikenteen rakentamista kolmostien suuntaisesti käyttäen osittain hyväksi nykyistä tienpohjaa.	Tämä vaihtoehto on hylätty aikaisempien selvitysten perusteella.
71. Itäinen vaihtoehto on parempi Kuivaspäässä, koska läntisessä on kolme tietä rinnakkain.	Itäinen vaihtoehto on valittu yleissuunnitelman pohjaksi.
72. Kuivaspään itäinen linjaus on parempi pienempien ympäristöhaittojensa vuoksi.	Tämä pitää paikkansa.
73. Kuivaspään molemmat vaihtoehdot haittaavat maatalous maatalouselinkeinoa.	Haitat pyritään minimoimaan järjestämällä tarpeellinen määrä yhteyksiä moottoritien yli tai ali sekä ottamalla maiden pirstoutuminen ym. huomioon tietoimiuksessa.
74. Itäinen linjaus turvaa Kuivaspään kylän säilymisen yhtenäisenä.	
75. Itäinen vaihtoehto on parempi, koska se kulkee kauempana Ahtialan kylästä.	
76. Lempäälän yrittäjäyhdistys kannattaa läntistä linjausta Kuivaspäässä.	
77. Läntinen linjaus jättää suuren osan Kuivaspään asukkaista paitsioon Lempäälän palveluista huonontuneiden liikenneyhteyksien vuoksi.	Kuivaspään liikenneyhteydet turvataan.
78. Nykyisellä valtatiellä oleva karjatunneli kevyen liikenteen käyttöön (Innilän ulkoilualueen ja Kuljun välimaastossa)	Kommentti kirjattu muistiin. Toteutusmahdollisuus selvitetään tiensuunnitteluvaiheessa.

79. Tielinjaus on vedettävä siten, että linjauksen alle jää mahdollisimman vähän rakennuksia.	Tämä on otettu huomioon. Tien alle jää 7 asuinrakennusta ja 20 muuta rakennusta.
80. Vapaa-ajantoiminnot Innilän alueella eivät saa kärsiä tiehankkeesta.	Tämä on otettu huomioon. Tie kiertää Innilän alueen.

LIITE 3.**Tapahtumakalenteri**

03.02.1992	Hankeryhmän 1. kokous
11.02.1992	Kokous Lempäälän kunnan edustajien kanssa
13.02.1992	Georyhmän 1. kokous
13.02.1992	Kokous Toijalan kaupungin edustajien kanssa
17.02.1992	Ympäristökonsulttien työkokous
18.02.1992	Hankeryhmän kokous 2/92
20.02.1992	Lehdistötilaisuus yleissuunnittelun käynnistymisestä
03.03.1992	Kokous Lempäälän kunnan virkamiesten kanssa
10.03.1992	Kuntainformaatio, Toijala
10.03.1992	Kuntainformaatio, Lempäälä
12.03.1993	Kokous Toijalan kaupungin edustajien kanssa
13.03.1992	Kuntainformaatio, Kylmäkoski
17.03.1992	Läänin ympäristöyhteistyöryhmän kokous
17.03.1992	Kuntainformaatio, Viiala
19.03.1992	Georyhmän kokous 2/92
19.03.1992	Kokous Pirkanmaan maaseutupiirin edustajien kanssa
25.03.1992	Avoimet ovet Kylmäkoskella
26.03.1992	Avoimet ovet Toijalassa
27.03.1992	Hankeryhmän kokous 3/92
31.03.1992	Kokous VR:n edustajien kanssa (ratajärjestelyt)
31.03.1992	Avoimet ovet Lempäälässä
01.04.1992	Avoimet ovet Lempäälässä
02.04.1993	Kuntaneuvottelu Valkeakoskella
07.04.1992	Avoimet ovet Viialassa
04.05.1992	Informaatiotilaisuus Pirkanmaan liitossa
12.05.1992	Georyhmän kokous
13.05.1992	Hankeryhmän kokous 4/92

21.05.1992	Suunnitelman esittely Toijalan kaupunginhallitukselle
21.05.1992	Ympäristöilta Toijalassa
27.05.1992	Lempäälän yleiskaavan ja valtatie koordinoitokokous
01.06.1992	Suunnitelman esittely Lempäälän kunnanhallitukselle
04.06.1992	Kokous Lempäälän kunnan edustajien kanssa
12.06.1992	Georyhmän kokous
24.06.1992	Työkokous Tampereen Viatekissa
30.07.1992	Työkokous Tampereen Viatekissa
06.08.1992	Neuvottelu Vesi- ja ympäristöpiirin edustajien kanssa
18.08.1992	Hankeryhmän kokous 5/92
31.08.1992	Lehdistötilaisuus
02.09.1992	Georyhmän kokous
07.09.1992	Kuntaneuvottelu Lempäälässä (kunnanhallitus)
08.09.1992	Maanomistajaneuvottelut (Sotavalta, Toivettula, Rättö)
11.09.1992	Maanomistajaneuvottelu Lastunen
14.09.1992	Kuntaneuvottelu Toijalassa (kaupunginhallitus)
18.09.1992	Lempäälän tieverkko ja koordinaatiokokous
22.09.1992	Avoimet ovet Kuljun koululla
23.09.1992	Avoimet ovet Toijalassa
24.09.1992	Läänin ympäristöyhteistyöryhmän kokous
30.09.1992	Avoimet ovet Lempäälässä
02.10.1992	Kokous Lempäälässä (kytkentä maankäyttöön)
04.10.1992	Kuntaneuvottelu Lempäälässä
05.10.1992	Kuntaneuvottelu Lempäälässä (esittely päätöksentekijöille)
07.10.1992	Tien linjaus Toijalan kaatopaikan kohdalla (kokous Toijalan ja Viialan edustajien kanssa)
12.10.1992	Kylmäkosken Järviön kokous (esittely asukkaille)
13.10.1992	Georyhmän kokous
19.10.1992	Työkokous Tampereen Viatekissa
21.10.1992	Museovirasto
22.10.1992	Informointi- ja keskustelutilaisuus ympäristöministeriön ja tielaitoksen edustajille

27.10.1992	Hankeryhmän kokous 6/92
24.11.1992	Tien linjaus Toijalan kaatopaikan kohdalla (kokous Toijalan ja Viialan edustajien kanssa)
01.12.1992	Georyhmän kokous
14.12.1992	Suunnitelman esittely Lempäälän kunnanhallitukselle
16.12.1992	Hankeryhmän kokous 7/92
13.01.1993	Georyhmän kokous
14.01.1993	Ympäristöilta Toijalassa (linjaus Nahkialanvuoren kohdalla)
20.01.1993	Kokous Toijalan kaupungin johdon ja luottamusmiesten kanssa
21.01.1993	Hankeryhmän kokous 8
24.02.1993	Työkokous Tampereen Viatekissa
08.03.1993	Työkokous Tampereen Viatekissa
11.03.1993	Läänin ympäristöyhteistyöryhmän kokous
06.04.1993	Suunnitelman julkistaminen
20.04.1993	Suunnitelman esittelytilaisuus Lempäälässä (avoimet ovet)
21.04.1993	Suunnitelman esittelytilaisuudet Toijalassa ja Kylmäkoskella (avoimet ovet)

TIELAITOKSEN SELVITYKSIÄ

- 33/1993 Tiesuolan pohjavesivaikutusten mallintaminen Joutsenonkankaalla.
TIEL 3200158
- 34/1993 Kalliomurskeiden tiivistyminen ja hienoneminen, esitutkimus. TIEL 3200159
- 35/1993 Strategic Highway Research Program (SHRP) - Longterm Pavement Performance (LTPP); Koeteillä tehdyt mittaukset vuonna 1992 ja tie-rakenteen vaurioitumiseen vaikuttavat tekijät. TIEL 3200160
- 36/1993 Palaturpeen käyttö lämpöeristeenä, raportti koerakenteiden rakentamisesta
TIEL 3200161
- 37/1993 Talvikunnossapidon laadun logistiset vaikutukset. TIEL 3200162
- 38/1993 Sitomattomien kerrosten kiviainesten muodonmuutosominaisuudet;
Kirjallisuusselvitys. TIEL 3200163
- 39/1993 Sitomattomien kerrosten kiviainesten muodonmuutosominaisuudet;
Esiselvitysvaiheen kuormituskokeet. TIEL 3200164
- 40/1993 Teiden tasaisuusmittareiden vertailu; PTM:n, Roadmanin ja Dipstickin
laittevertailu sekä epätasaisuuksien vaikutus tierasitukseen. TIEL 3200165
- 41/1993 Stabiloidun materiaalin maksimiraekoon sekä koekappaleen koon ja muodon
vaikutus puristuslujuuteen. TIEL 3200166
- 42/1993 Tieoliikennemelun mittaaminen; Opas. TIEL 3200167
- 43/1993 Asfaltti- ja murskausasemien melun leviäminen. TIEL 3200168
- 44/1993 Auton polttoaineenkulutuksen joustot eri väestöryhmissä; esitutkimus.
TIEL 3200169.
- 45/1993 Talvirengastutkimus; Talvirenkaiden käyttö ja kunto sekä kuljettajien
arviot talvirenkaistaan talvikaudella 1992-93. TIEL 3200170
- 46/1993 Tieympäristön pehmentämisen turvallisuusvaikutukset. TIEL 3200171
- 47/1993 Väsymissuorat tierakenteen mitoitusta varten. TIEL 3200172
- 48/1993 Tietullit ja käyttömaksut; Asennoituminen tie- ja automaksuihin. TIEL 3200173
- 49/1993 Tiesuolaus ja pohjavedet; nykytilan selvitys. TIEL 3200174
- 50/1993 Ympäristöpainotteinen taajamatie Ylistarossa; Yleissuunnittelun arviointi.
TIEL 3200175
- 51/1993 Liikenteen informaatiopalveluiden käyttötutkimus. TIEL 3200176
- 52/1993 Road Condition Measurement and Pavement Management in Finland.
TIEL 3200177E
- 53/1993 Pikavuorojen reitti-, liityntäliikenne- ja pysäkkijärjestelyjen kehittäminen.
TIEL 3200178
- 54/1993 Pietarsaaren keskustauudistus; Saavutettavuuden ja vähittäiskaupan
analyysi. TIEL 3200179